



JEDNOSTKOWY RAPORT ROCZNY
PKP CARGO S.A.
ZA 2016 ROK

Szanowni Państwo!

Mam zaszczyt przekazać na Państwa ręce Raport Roczny Grupy Kapitałowej PKP CARGO za 2016 rok. Jest mi szczególnie miło, ponieważ od kwietnia, czyli od czasu przejęcia przez nowy Zarząd steru Spółki, systematycznie wzrastały nasze udziały w rynku, a także wartość i konkurencyjność zarówno w kraju, jak i na arenie międzynarodowej

PKP CARGO to marka dynamiczna o dużym potencjale wzrostu, czego niniejszy Raport i przedstawione w nim wyniki są niezaprzeczalnym dowodem. Jak głosi przysłowie: *Poznanie innych i poznanie siebie to zwycięstwo bez ryzyka. Poznanie otoczenia i poznanie sytuacji to zwycięstwo całkowite.* Jestem przekonany, że Raport, który Państwu przedkładamy jest najlepszym potwierdzeniem tego, że znamy nie tylko siebie, ale także nasze otoczenie biznesowe i sytuację rynkową. Możemy mówić zatem, że sukces, który osiągnęliśmy jest właśnie zwycięstwem całkowitym. Publikacja, którą przekazujemy, to również najlepszy zapis rzetelnej i wyłożonej pracy ponad 23 tysięcy Pracowników naszej Grupy Kapitałowej, którzy każdego dnia budują pozycję niekwestionowanego lidera wśród przewoźników towarowych w kraju oraz jednego z największych w Europie.

W ubiegłym roku Grupa PKP CARGO przewiozła 111,5 mln ton towarów oraz wykonała pracę przewozową na poziomie 28,5 mld tkm. Jednocześnie nasz udział w rynku wg pracy przewozowej wyniósł 51,6%. Przewozy realizowało pięć podmiotów z Grupy Kapitałowej: PKP CARGO, PKP CARGO SERVICE oraz trzech przewoźników wchodzących w skład należącej do PKP CARGO Grupy AWT, działających w Czechach, Słowacji i na Węgrzech. Przychody Grupy PKP CARGO wyniosły 4 411 mln zł, a EBITDA 562 mln zł.

Niewątpliwym sukcesem ostatnich miesięcy był powrót do zarządzania obszarowego. Usunęliśmy ze struktury organizacyjnej szczebel dyrektorów zarządzających, a rozszerzyliśmy uprawnienia dyrektorów zakładów, dając im tym samym większe kompetencje w podejmowanych działaniach. Jednocześnie zwiększyliśmy ich odpowiedzialność za osiągnięte wyniki. W Grupie zaszły również istotne zmiany, które wpłynęły na poprawę współpracy z Klientami. Wprowadziliśmy nowy model sprzedażowy i wciąż rozbudowujemy struktury handlowe dostosowane do najwyższych standardów świadczenia kompleksowych usług przewozowych. Wszystko po to, by być bliżej Klienta i szybciej reagować na jego oczekiwania i potrzeby. W efekcie tych działań, dość szybko zaktywizowaliśmy pracę działów handlowych i pozyskaliśmy kilka ważnych kontraktów.

Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że mimo skrajnie trudnego otoczenia rynkowego zahamowaliśmy spadek liczby przewozów i odwróciliśmy niekorzystną dla nas tendencję. *„Poddający się - nigdy nie wygrywa, a wygrywający - nigdy się nie poddaje”.* My chcemy i potrafimy wygrywać. Właśnie dlatego z miesiąca na miesiąc

udziały Grupy PKP CARGO w rynku systematycznie rosną i jestem przekonany, że nie powiedzieliśmy jeszcze ostatniego słowa.

Na nasze wyniki bez wątpienia wpływały trudne uwarunkowania makroekonomiczne, a sytuacja w poszczególnych grupach towarowych była zróżnicowana. Spółka dywersyfikowała źródła przychodów, rozwijając m.in. transport intermodalny i przewozy międzynarodowe. Ten segment działalności w ostatnim czasie rośnie w siłę, a dodatkowym impulsem rozwojowym staje się Nowy Jedwabny Szlak i transport kolejowy kontenerów z Chin do Europy. Grupa PKP CARGO rozumie ten trend i świetnie go wykorzystuje, stając się niekwestionowanym liderem tego typu przewozów w kraju i coraz ważniejszym graczem w Europie. Praca przewozowa Grupy PKP CARGO poza granicami Polski wzrosła o 55% r/r, a przewozy intermodalne w ujęciu masy wzrosły o 25% r/r. W tym miejscu pragnę podkreślić, że niezwykle ważnym wydarzeniem minionego roku była dla nas wizyta prezydentów Polski i Chin na warszawskim terminalu intermodalnym Grupy PKP CARGO. W trakcie spotkania symbolicznie otwarto połączenie kolejowe na trasie Chiny - Europa pod marką China Railway Express, a my odgrywamy w tym projekcie jedną z głównych ról. Już dzisiaj obsługujemy na Nowym Jedwabnym Szlaku kilkadziesiąt par pociągów tygodniowo i mamy nadzieję, że wkrótce, dzięki podpisanym porozumieniom i zawartym z chińskimi partnerami kontraktom, ta liczba będzie się systematycznie zwiększać. Jestem przekonany, że to bardzo perspektywiczna współpraca, nie tylko dla naszej Spółki, ale dla całej polskiej gospodarki. Liczymy również, że już niebawem wzrośnie eksport polskiej żywności do Chin, a tym samym znacząco wzrosną nasze przewozy.

Systematycznie zwiększamy udział w rynku przewozów zagranicznych. W Niemczech uruchomiliśmy własną spółkę spedycyjną, co pozwoli nam lepiej wykorzystać potencjał zachodnioeuropejskich rynków. Ponadto szukamy partnerów za granicą, aby nasz tabor jeszcze efektywniej wykorzystać poza Polską i na dłuższych trasach. Prowadzimy rozmowy w sprawie rozwoju współpracy z kolejami krajów Adriatyku, Bałtyku i Morza Czarnego, a dzięki strategicznemu partnerstwu z Grupą AWT staliśmy się jednym z kluczowych przewoźników w Czechach.

Rok 2016 to również czas wygranych przetargów. Podpisaliśmy między innymi długoletnią umowę z Grupą Azoty oraz kontrakt na dostawę węgla do elektrowni Enea w Kozienicach. Naszym ważnym posunięciem była też zapowiedź końca wyniszczającej przewoźników wojny cenowej. Stawki przewozowe w ostatnich kontraktach są zdecydowanie wyższe wobec poprzednich analogicznych umów.

Do listy zrealizowanych celów ostatnich dwunastu miesięcy należy również wliczyć odnowę taboru. Tam, gdzie jest to ekonomicznie uzasadnione, tabor będziemy jeszcze modernizować, bo dzięki systematycznej rewitalizacji, nasza oferta staje się bardziej atrakcyjna. Dodatkowo, odbieramy kolejne zakupione lokomotywy

wielosystemowe do obsługi połączeń transgranicznych, a także prowadzimy postępowania na zakup nowych specjalistycznych wagonów.

Chciałbym również mocno zaakcentować, że dynamiczna firma odnosząca sukcesy to przede wszystkim ludzie, którzy każdego dnia poprzez swoją ciężką pracę budują wartość i przyszłość przedsiębiorstwa. Każdy sukces, którym PKP CARGO może się pochwalić, nie byłby możliwy bez ciężkiej pracy i ogromnego zaangażowania załogi. Cieszę się, że w 2016 roku, Zarząd i Pracownicy pokazali, że wspólnie chcą dbać o przyszłość firmy. Dlatego nie mam wątpliwości, że do najważniejszych tegorocznych osiągnięć należy dopisać zawarcie porozumienia ze Związkami Zawodowymi. Wróciliśmy tym samym do dialogu, który zawsze umożliwia wypracowanie kompromisu i prowadzi do spokoju społecznego. Tego oczekują Pracownicy, leży to również w interesie każdej spółki i jej akcjonariuszy.

Po zaprezentowaniu najważniejszych dla Grupy PKP CARGO wydarzeń i osiągnięć minionego roku, nie pozostaje mi nic innego, jak śmiało stwierdzić, że jesteśmy firmą o ogromnym potencjale wzrostu. Firmą, z której Akcjonariusze, Zarząd i Pracownicy mogą być dumni. Jestem przekonany, że w roku 2017 uda nam się po raz kolejny zrealizować ambitne cele, których przed nami wiele. Utrzymanie Grupy Kapitałowej na ścieżce wzrostu to tylko jeden z nich. Wierzę, że będziemy z miesiąca na miesiąc podnosić udział w rynku przewozów nie tylko w Polsce, ale i w całej Europie. Prognozowany wzrost gospodarczy to dla nas ogromna szansa. PKP CARGO to jeden z narodowych championów, firma o niebagatelnym znaczeniu dla polskiej gospodarki. Jesteśmy silni jej siłą, dlatego w przyszłość możemy patrzeć z optymizmem. Im silniejsza gospodarka, tym więcej dużych projektów infrastrukturalnych, im silniejszy przemysł, tym więcej towarów, które możemy przewieźć. Jako PKP CARGO jesteśmy gotowi, by tę szansę wykorzystać. Cieszę się, że doceniają to Akcjonariusze, czego najlepszym dowodem jest stale rosnący kurs naszych akcji. Ich zaufanie i zaufanie Inwestorów w tym trudnym roku były dla nas dodatkową motywacją do dalszej ciężkiej pracy. Jestem przekonany, że za rok to zadowolenie będzie jeszcze większe. Henry Ford zwykł mawiać: *„Firmy, które rosną dzięki rozwojowi i ulepszeniom, nie zginą. Ale kiedy firma przestaje być twórcza, kiedy uważa, że osiągnęła doskonałość i teraz musi tylko produkować - już po niej”*. Dziś mogę Państwa zapewnić, że PKP CARGO to firma, która nie zamierza stać w miejscu, chce się rozwijać i ma apetyt na więcej.

Z poważaniem,

Maciej Libiszewski



Telefon: +48 22 543 16 00
Telefax: +48 22 543 16 01
E-mail: office@bdo.pl
Internet: www.bdo.pl

BDO Sp. z o.o.
ul. Postępu 12,
02-676 Warszawa
Polska

PKP CARGO SA
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa

Opinia i raport
niezależnego biegłego rewidenta
z badania sprawozdania finansowego
za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2016 roku

BDO Sp. z o.o. Sąd Rejonowy dla M. St. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS: 0000293339, Kapitał zakładowy: 1.000.000 PLN., NIP 108-000-42-12. Biura regionalne BDO: Katowice 40-007, ul. Uniwersytecka 13, tel: +48 32 661 06 00, katowice@bdo.pl; Kraków 31-548, Al. Pokoju 1, tel: +48 12 378 69 00, krakow@bdo.pl; Poznań 60-650, ul. Piątkowska 165, tel: +48 61 622 57 00, poznan@bdo.pl; Wrocław 53-332, ul. Powstańców Śląskich 7a, tel: +48 71 734 28 00, wroclaw@bdo.pl

BDO Sp. z o. o. jest członkiem BDO International Limited, brytyjskiej spółki i częścią międzynarodowej sieci BDO, złożonej z niezależnych spółek członkowskich.

OPINIA NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA dla Walnego Zgromadzenia oraz Rady Nadzorczej PKP CARGO SA

Przeprowadziliśmy badanie załączonego sprawozdania PKP CARGO SA („Spółka”) z siedzibą w Warszawie, na które składa się: sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na 31 grudnia 2016 roku, sprawozdanie z całkowitych dochodów, sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym, sprawozdanie z przepływów pieniężnych za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2016 roku oraz dodatkowe informacje i objaśnienia.

Odpowiedzialność Zarządu Spółki i osób sprawujących nadzór za sprawozdanie finansowe

Zarząd Spółki jest odpowiedzialny za sporządzenie, na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych, sprawozdania finansowego i za jego rzetelną prezentację zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości, Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami ogłoszonymi w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej oraz innymi obowiązującymi przepisami prawa. Zarząd Spółki jest również odpowiedzialny za kontrolę wewnętrzną, którą uznaje za niezbędną dla sporządzenia sprawozdania finansowego niezawierającego istotnego zniekształcenia spowodowanego oszustwem lub błędem.

Zgodnie z ustawą z 29 września 1994 roku o rachunkowości (Dz.U. z 2016 roku, poz. 1047), dalej zwaną „ustawą o rachunkowości” Zarząd oraz członkowie Rady Nadzorczej Spółki są zobowiązani do zapewnienia, aby sprawozdanie finansowe spełniało wymagania przewidziane w ustawie o rachunkowości.

Odpowiedzialność biegłego rewidenta

Jesteśmy odpowiedzialni za wyrażenie opinii o tym sprawozdaniu finansowym na podstawie przeprowadzonego przez nas badania.

Badanie przeprowadziliśmy stosownie do postanowień rozdziału 7 ustawy o rachunkowości oraz zgodnie z Krajowymi Standardami Rewizji Finansowej w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania przyjętymi uchwałą nr 2783/52/2015 Krajowej Rady Biegłych Rewidentów z 10 lutego 2015 roku z późniejszymi zmianami. Standardy te wymagają przestrzegania wymogów etycznych oraz zaplanowania i przeprowadzenia badania w taki sposób, aby uzyskać wystarczającą pewność, że sprawozdanie finansowe nie zawiera istotnego zniekształcenia.

Badanie polegało na przeprowadzeniu procedur służących uzyskaniu dowodów badania kwot i ujawnień w sprawozdaniu finansowym. Dobór procedur badania zależy od osądu biegłego rewidenta, w tym od oceny ryzyka istotnego zniekształcenia sprawozdania finansowego spowodowanego oszustwem lub błędem. Dokonując oceny tego ryzyka biegły rewident bierze pod uwagę działanie kontroli wewnętrznej, w zakresie dotyczącym sporządzania i rzetelnej prezentacji przez jednostkę sprawozdania finansowego, w celu zaprojektowania odpowiednich w danych okolicznościach procedur badania, nie zaś wyrażenia opinii na temat skuteczności kontroli wewnętrznej Spółki. Badanie obejmuje także ocenę przyjętych zasad (polityki) rachunkowości, racjonalności ustalonych przez Zarząd Spółki wartości szacunkowych, jak również ocenę ogólnej prezentacji sprawozdania finansowego.

Wyrażamy przekonanie, że uzyskane przez nas dowody badania stanowią wystarczającą i odpowiednią podstawę do wyrażenia przez nas opinii z badania.



Opinia

Naszym zdaniem, zbadane sprawozdanie finansowe:

- a) przekazuje rzetelny i jasny obraz sytuacji majątkowej i finansowej PKP CARGO SA na 31 grudnia 2016 roku, jak też jej wynik finansowy i przepływy pieniężne za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2016 roku, zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości, Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami ogłoszonymi w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej i przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości,
- b) zostało sporządzone, na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych, oraz jest zgodne co do formy i treści z wymogami rozporządzenia Ministra Finansów z 19 lutego 2009 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 2014 roku, poz. 133, z późniejszymi zmianami), dalej zwanego „rozporządzeniem MF” oraz innymi obowiązującymi Spółkę przepisami prawa i postanowieniami statutu Spółki.

Sprawozdanie z działalności Spółki

Na podstawie art. 55 ust. 2a ustawy o rachunkowości, Zarząd sporządził sprawozdanie z działalności grupy kapitałowej PKP CARGO łącznie ze sprawozdaniem z działalności Spółki.

Katowice, 16 marca 2017


BDO Sp. z o.o.
ul. Postępu 12
02-676 Warszawa

Podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych nr 3355

Kluczowy biegły rewident przeprowadzający badanie:


Leszek Kramarczuk
Biegły Rewident
nr w rejestrze 1920

Działający w imieniu BDO Sp. z o.o.:


dr André Helin
Prezes Zarządu
Biegły Rewident nr w rejestrze 90004



Telefon: +48 22 543 16 00
Telefax: +48 22 543 16 01
E-mail: office@bdo.pl
Internet: www.bdo.pl

BDO Sp. z o.o.
ul. Postępu 12,
02-676 Warszawa
Polska

Raport
z badania sprawozdania finansowego
PKP CARGO SA
za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2016 roku

BDO Sp. z o.o. Sąd Rejonowy dla M. St. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS: 0000293339, Kapitał zakładowy: 1.000.000 PLN., NIP 108-000-42-12. Biura regionalne BDO: Katowice 40-007, ul. Uniwersytecka 13, tel: +48 32 661 06 00, katowice@bdo.pl; Kraków 31-548, Al. Pokoju 1, tel: +48 12 378 69 00, krakow@bdo.pl; Poznań 60-650, ul. Piątkowska 165, tel: +48 61 622 57 00, poznan@bdo.pl; Wrocław 53-332, ul. Powstańców Śląskich 7a, tel: +48 71 734 28 00, wroclaw@bdo.pl

BDO Sp. z o. o. jest członkiem BDO International Limited, brytyjskiej spółki i częścią międzynarodowej sieci BDO, złożonej z niezależnych spółek członkowskich.

I. CZĘŚĆ OGÓLNA RAPORTU

1. Dane identyfikujące Spółkę

Spółka działa pod firmą PKP CARGO Spółka Akcyjna.

Siedzibą Spółki jest Warszawa, ul. Grójecka 17.

Zgodnie z wpisem do rejestru i statutem Spółki przedmiotem działalności Spółki jest transport kolejowy towarów. Oprócz usług transportu kolejowego towarów Spółka świadczy usługi intermodalne, spedycyjne, terminalowe, bocznice i trakcyjne oraz utrzymania i naprawy taboru.

Spółka działa na podstawie:

- statutu Spółki sporządzonego w formie aktu notarialnego, spisanego 29 czerwca 2001 roku (Repertorium A nr 1287/2001), wraz z późniejszymi zmianami,
- kodeksu spółek handlowych.

17 lipca 2001 roku Spółka została zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sądowym w Sądzie Rejonowym w Katowicach, pod numerem KRS 0000027702. W związku z późniejszą zmianą siedziby Spółki akta są prowadzone przez Sąd Rejestrowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego.

Spółce nadano numer statystyczny REGON 277586360 oraz numer NIP 954-238-19-60.

Kapitał zakładowy na 31 grudnia 2016 roku wynosił 2.239.346 tys. zł i dzielił się na 44.786.917 akcji o wartości nominalnej 50 zł każda.

Na 31 grudnia 2016 roku akcjonariat Spółki, zgodnie z informacją Zarządu, przedstawiał się następująco:

Akcjonariusz	Ilość akcji	Głosy na Walnym Zgromadzeniu
PKP SA	14 784 194	33,0%
Nationale-Nederlanden OFE	6 854 195	15,3%
MetLife OFE	2 494 938	5,6%
Aviva OFE	2 338 371	5,2%
Pozostali akcjonariusze	18 315 219	40,9%
Razem	44 786 917	100,0%

Kapitał własny na 31 grudnia 2016 roku wynosił 3.018.440 tys. zł.

Na 31 grudnia 2016 roku członkami Zarządu byli:

- Maciej Libiszewski - Prezes Zarządu
- Arkadiusz Olewnik - Członek Zarządu ds. Finansowych
- Jarosław Klasa - Członek Zarządu ds. Operacyjnych
- Grzegorz Fingas - Członek Zarządu ds. Handlowych
- Zenon Kozendra - Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników

W 2016 roku w składzie Zarządu wystąpiły następujące zmiany:

- 19 stycznia 2016 roku Rada Nadzorcza Spółki postanowiła powołać Macieja Libiszewskiego na stanowisko Prezesa Zarządu Spółki,
- 24 lutego 2016 roku rezygnację z pełnienia funkcji w Zarządzie Spółki złożyli ze skutkiem natychmiastowym: Jacek Neska, Łukasz Hadyś, Wojciech Derda,

- 31 marca 2016 roku Rada Nadzorcza Spółki postanowiła powołać od 1 kwietnia 2016 roku na stanowiska Członków Zarządu: Grzegorza Fingasa, Arkadiusza Olewnika oraz Jarostawa Klasę,
- 11 maja 2016 roku wygaś mandat Członka Zarządu ds. Pracowniczych Dariusza Browarka,
- 14 lipca 2016 roku Rada Nadzorcza Spółki postanowiła powołać Zenona Kozendrę na przedstawiciela pracowników w Zarządzie od 14 lipca 2016 roku.

2. Dane identyfikujące podmiot uprawniony i biegłego rewidenta przeprowadzającego badanie

Badanie sprawozdania finansowego PKP CARGO SA za 2016 rok zostało przeprowadzone przez BDO Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, ul. Postępu 12, podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych, wpisany na listę Krajowej Izby Biegłych Rewidentów pod nr 3355.

Wyboru biegłego rewidenta dokonała Rada Nadzorcza badanej Spółki na podstawie uchwały z 30 czerwca 2016 roku.

Badanie zostało przeprowadzone na podstawie umowy o badanie z 27 lipca 2016 roku, przez kluczowego biegłego rewidenta Leszka Kramarczuka (nr w rejestrze 1920). Badanie przeprowadzono od 13 lutego 2017 roku do daty wydania opinii. Było ono poprzedzone przeglądem sprawozdania finansowego sporządzonego na 30 czerwca 2016 roku oraz badaniem wstępnym.

Oświadczamy, że BDO Sp. z o.o., jej zarząd oraz biegły rewident wraz z zespołem badającym opisane sprawozdanie finansowe spełniają warunki do wyrażenia bezstronnej i niezależnej opinii o badanym sprawozdaniu finansowym - zgodnie z art. 56 ust. 3 i 4 ustawy o biegłych rewidentach i ich samorządzie, podmiotach uprawnionych do badania sprawozdań finansowych oraz o nadzorze publicznym (Dz.U. z 2016 roku, poz. 1000).

Spółka złożyła wszystkie żądane przez biegłego rewidenta oświadczenia, wyjaśnienia i informacje niezbędne do przeprowadzania badania.

Nie nastąpiły ograniczenia zakresu badania oraz biegły rewident nie był ograniczony w doborze właściwych metod badania.

3. Informacje o sprawozdaniu finansowym za rok poprzedni

Podstawą otwarcia ksiąg rachunkowych było sprawozdanie finansowe sporządzone za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 roku, które zostało zbadane przez KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. i uzyskało opinię z badania bez zastrzeżeń.

Sprawozdanie finansowe Spółki za 2015 rok zostało zatwierdzone przez Walne Zgromadzenie 11 maja 2016 roku.

Walne Zgromadzenie postanowiło, że strata netto Spółki za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 roku, w kwocie 114 mln zł, zostanie pokryta z zysków lat przyszłych.

Sprawozdanie finansowe za 2015 rok złożono w Krajowym Rejestrze Sądowym 18 maja 2016 roku.

II. ANALIZA FINANSOWA SPÓŁKI

Poniżej przedstawiono wybrane wielkości ze sprawozdania z sytuacji finansowej, sprawozdania z całkowitych dochodów oraz podstawowe wskaźniki finansowe, w porównaniu do analogicznych wielkości za rok ubiegły.

1. Podstawowe wartości ze sprawozdania z sytuacji finansowej

	(w tys. zł)			
	31.12.2016	% sumy bilansowej	31.12.2015	% sumy bilansowej
Aktywa trwałe	4 441 320	80,0	4 458 145	88,1
Aktywa obrotowe	1 112 405	20,0	603 171	11,9
Aktywa razem	5 553 725	100,0	5 061 316	100,0
Kapitał własny	3 018 440	54,3	3 072 316	60,7
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	2 535 285	45,7	1 989 000	39,3
Pasywa razem	5 553 725	100,0	5 061 316	100,0
	2016	% przychodów	2015	% przychodów
Przychody z działalności operacyjnej	3 250 457	100,0	3 514 154	100,0
Koszty działalności operacyjnej	(3 281 568)	(101,0)	(3 629 334)	(103,3)
Wynik na działalności operacyjnej	(31 111)	(1,0)	(115 180)	(3,3)
Wynik na działalności finansowej	(39 579)	(1,2)	(23 927)	(0,7)
Wynik finansowy brutto	(70 690)	(2,2)	(139 107)	(4,0)
Podatek dochodowy	2 125	0,1	24 982	0,7
Wynik finansowy netto	(68 565)	(2,1)	(114 125)	(3,3)

2. Podstawowe wskaźniki finansowe

	2016	2015
<u>Wskaźniki rentowności</u>		
Rentowność majątku	(1,2%)	(2,3%)
<u>wynik finansowy netto</u> suma aktywów		
Rentowność netto sprzedaży	(2,1%)	(3,2%)
<u>wynik finansowy netto</u> przychody z działalności operacyjnej		
Rentowność brutto sprzedaży	(1,0%)	(3,3%)
<u>wynik z działalności operacyjnej</u> przychody z działalności operacyjnej		
<u>Wskaźniki płynności</u>		
Wskaźnik płynności I	1,3	0,7
aktywa obrotowe ogółem zobowiązania krótkoterminowe		
Wskaźnik płynności II	1,2	0,6
aktywa obrotowe ogółem - zapasy zobowiązania krótkoterminowe		
<u>Wskaźniki aktywności</u>		
Szybkość spłaty należności w dniach	44	41
<u>średni stan należności handlowych * x 365 dni</u> przychody ze sprzedaży produktów		
Szybkość obrotu zapasów	7	7
<u>średni stan zapasów * x 365 dni</u> koszty działalności operacyjnej		
<u>Wskaźniki zadłużenia</u>		
Szybkość spłaty zobowiązań w dniach	28	25
<u>średni stan zobowiązań handlowych oraz rmk * x 365 dni</u> koszty działalności operacyjnej		
Wskaźnik zadłużenia	45,7%	39,3%
<u>zobowiązania i rezerwy na zobowiązania</u> suma bilansowa		
<u>Efektywność akcji</u>		
Wartość księgową na jedną akcję w zł	67,4	68,6
kapitał własny liczba akcji		
Wynik finansowy netto na jedną akcję w zł	(1,53)	(2,55)
<u>wynik finansowy netto</u> liczba akcji		

**) średni stan należności, zapasów i zobowiązań jest wyliczony jako średnia arytmetyczna wartości pozycji według stanów na początek i koniec roku*

3. Komentarz

Na 31 grudnia 2016 roku, w stosunku do 31 grudnia 2015 roku odnotowano:

- spadek aktywów trwałych o 0,4%,
- wzrost aktywów obrotowych o 84,4%,
- spadek kapitału własnego o 1,8%,
- wzrost zobowiązań i rezerw na zobowiązania o 27,5%.

W badanym okresie, w stosunku do roku poprzedniego, nastąpił:

- spadek przychodów z działalności operacyjnej o 7,5%,
- spadek kosztów działalności operacyjnej o 9,6%,
- zmniejszenie ujemnego wyniku na działalności operacyjnej o 73%,
- zmniejszenie straty netto o 39,9%.

W 2016 roku, podobnie jak w poprzednim roku, wskaźniki rentowności były ujemne, jednak ich wartości uległy polepszeniu.

Wskaźniki płynności uległy poprawie, kształtując się na poziomie uznawanym za zadawalający w przypadku wskaźnika płynności II oraz na poziomie niższym od zadawalającego w przypadku wskaźnika płynności I.

W 2016 roku w porównaniu z rokiem 2015 wskaźniki rotacji należności i zobowiązań uległy wydłużeniu o 3 dni. Wskaźnik rotacji zapasów nie uległ zmianie.

W badanym okresie wskaźnik zadłużenia uległ pogorszeniu w porównaniu do roku poprzedniego.

W trakcie badania sprawozdania finansowego nie stwierdziliśmy niczego, co wskazywałoby na to, że w wyniku istotnego ograniczenia lub zaprzestania, Spółka nie będzie w stanie kontynuować dotychczas wykonywanej działalności, co najmniej w następnym okresie sprawozdawczym.

III. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA RAPORTU

1. Ocena systemu księgowości i kontroli wewnętrznej

Spółka posiada dokumentację opisującą przyjęte przez nią zasady rachunkowości, zgodną z wymogami art. 10 ustawy o rachunkowości. Zastosowane zasady rachunku kosztów, wyceny aktywów i pasywów oraz ustalania wyniku finansowego są zgodne z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości oraz z przepisami ustawy o rachunkowości.

Ewidencja księgową jest prowadzona przy użyciu oprogramowania SAP.

W trakcie badania sprawozdania finansowego dokonaliśmy wyrywkowego sprawdzenia poprawności działania systemu rachunkowości. Celem badania nie było wyrażenie kompleksowej opinii na temat funkcjonowania tego systemu.

Podczas badania nie stwierdziliśmy nieprawidłowości w księgach rachunkowych mogących mieć istotny wpływ na zbadane sprawozdanie finansowe. Dotyczyło to:

- zasadności i ciągłości stosowanych zasad (polityki) rachunkowości, w tym prawidłowości otwarcia ksiąg rachunkowych,
- rzetelności, kompletności i przejrzystości dokumentowania operacji gospodarczych oraz ich poprawnego zakwalifikowania do ujęcia w księgach rachunkowych,
- metod zabezpieczenia dostępu do danych i systemu ich przetwarzania,
- kompletności i poprawności dokonanych zapisów odzwierciedlających stan rzeczywisty operacji gospodarczych i ich powiązania z dowodami księgowymi oraz sprawozdaniem finansowym,
- zapewnienia ciągłości zapisów oraz bezbłędności działania stosowanych procedur.

Ochrona dokumentacji księgowej, ksiąg rachunkowych i sprawozdań finansowych jest właściwa.

Inwentaryzacje aktywów i pasywów, przeprowadzone w zakresie, terminach i z częstotliwością przewidzianą w ustawie o rachunkowości można uznać za poprawne.

2. Dodatkowe informacje i objaśnienia

Informacje dodatkowe i objaśnienia zostały sporządzone w sposób kompletny i poprawny.

3. Oświadczenie Zarządu

Zarząd Spółki złożył pisemne oświadczenie o kompletnym ujęciu danych w księgach rachunkowych, wykazaniu wszelkich zobowiązań warunkowych oraz niewystąpieniu istotnych zdarzeń po dniu bilansowym.

Katowice, 16 marca 2017

BDO Sp. z o.o.
ul. Postępu 12
02-676 Warszawa

Podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych nr 3355

Kluczowy biegły rewident przeprowadzający badanie:


Leszek Kramarczuk
Biegły Rewident
nr w rejestrze 1920

Działający w imieniu BDO Sp. z o.o.:


dr André Helin
Prezes Zarządu
Biegły Rewident nr w rejestrze 90004



JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE FINANSOWE
PKP CARGO S.A
ZA ROK OBROTOWY ZAKOŃCZONY 31 GRUDNIA 2016 ROKU
WEDŁUG MSSF W KSZTAŁCIE ZATWIERDZONYM
PRZEZ UNIĘ EUROPEJSKĄ

SPIS TREŚCI

SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ.....	3
SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM.....	4
SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne.....	6
2. Podstawa sporządzenia sprawozdania finansowego	8
3. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
4. Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	11
5. Stosowane zasady rachunkowości.....	13
6. Przychody ze sprzedaży usług	20
7. Koszty rodzajowe	21
8. Pozostałe przychody i koszty operacyjne.....	23
9. Przychody i koszty finansowe	24
10. Podatek dochodowy	25
11. Rzeczowe aktywa trwałe	28
12. Aktywa niematerialne	31
13. Jednostki zależne.....	32
14. Jednostki stowarzyszone	34
15. Wspólne przedsięwzięcia	34
16. Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach	35
17. Pozostałe aktywa finansowe	36
18. Pozostałe aktywa niefinansowe	36
19. Zapasy	37
20. Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności.....	37
21. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	38
22. Wyjaśnienie zmian bilansowych oraz pozostałych korekt w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych.....	38
23. Transakcje niepieniężne.....	39
24. Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży (APS)	40
25. Kapitał własny	41
26. Zysk / (strata) na akcję	42
27. Kredyty bankowe i pożyczki	42
28. Pozostałe zobowiązania finansowe	44
29. Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu.....	45
30. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	45
31. Programy świadczeń pracowniczych.....	46
32. Pozostałe rezerwy	49
33. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym	50
34. Transakcje z podmiotami powiązаныmi.....	62
35. Umowy leasingu operacyjnego.....	64
36. Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	64
37. Zobowiązania warunkowe	65
38. Zabezpieczenia spłaty zobowiązań	65
39. Zdarzenia po dniu bilansowym	66
40. Zatwierdzenie sprawozdania finansowego.....	66

SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2016 ROKU DO 31 GRUDNIA 2016 ROKU

	Nota	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Przychody ze sprzedaży usług	6	3 208 165	3 472 945
Przychody ze sprzedaży materiałów		10 840	9 435
Pozostałe przychody operacyjne	8.1	31 452	31 774
Razem przychody z działalności operacyjnej		3 250 457	3 514 154
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	7.1	474 844	569 630
Zużycie materiałów i energii	7.2	532 655	595 633
Usługi obce	7.3	1 078 527	1 114 951
Podatki i opłaty		28 587	31 875
Koszty świadczeń pracowniczych	7.4	1 089 101	1 229 890
Pozostałe koszty rodzajowe	7.5	41 820	44 611
Wartość sprzedanych materiałów		7 670	5 840
Pozostałe koszty operacyjne	8.2	28 364	36 904
Razem koszty działalności operacyjnej		3 281 568	3 629 334
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej		(31 111)	(115 180)
Przychody finansowe	9.1	20 532	45 024
Koszty finansowe	9.2	60 111	68 951
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem		(70 690)	(139 107)
Podatek dochodowy	10.1	(2 125)	(24 982)
ZYSK / (STRATA) NETTO		(68 565)	(114 125)
Pozostałe całkowite dochody			
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy:		(3 834)	-
Efektywną część zysków / (strat) związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych		(4 733)	-
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	10.4	899	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy:		18 523	40 298
Zyski / (straty) aktuarialne programów określonych świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	31	22 868	49 751
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	10.4	(4 345)	(9 453)
Suma pozostałych całkowitych dochodów		14 689	40 298
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW		(53 876)	(73 827)
Zysk / (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)			
Podstawowy zysk / (strata) na akcję:	26.1	(1,53)	(2,55)
Rozwodniony zysk / (strata) na akcję:	26.2	(1,53)	(2,55)

SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ SPORZĄDZONE NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2016 ROKU

	Nota	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
AKTYWA			
Aktywa trwałe			
Rzeczowe aktywa trwałe	11	3 561 993	3 562 716
Aktywa niematerialne	12	50 778	59 236
Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach	16	737 974	734 643
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	17	6 169	6 021
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	18	8 162	18 927
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	10.5	76 244	76 602
Aktywa trwałe razem		4 441 320	4 458 145
Aktywa obrotowe			
Zapasy	19	59 701	60 743
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	20	413 607	384 228
Należności z tytułu podatku dochodowego		1 304	-
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	17	87	25 057
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	18	19 716	4 985
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	21	611 990	84 097
		1 106 405	559 110
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	24	6 000	44 061
Aktywa obrotowe razem		1 112 405	603 171
Aktywa razem		5 553 725	5 061 316
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał własny			
Kapitał zakładowy	25.1	2 239 346	2 239 346
Kapitał zapasowy	25.2	589 202	589 202
Pozostałe składniki kapitału własnego		18 415	3 726
Zyski zatrzymane		171 477	240 042
Razem kapitał własny		3 018 440	3 072 316
Zobowiązania długoterminowe			
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	27	1 170 224	459 305
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	29	36 159	75 333
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	30	582	22 389
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	31	473 965	549 280
Pozostałe rezerwy długoterminowe	32	16 455	16 209
Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe	28	-	27 696
Zobowiązania długoterminowe razem		1 697 385	1 150 212
Zobowiązania krótkoterminowe			
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	27	178 170	129 914
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	29	43 176	48 914
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	30	465 411	568 085
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	31	80 524	81 581
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	32	11 640	8 256
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	28	58 979	10
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego		-	2 028
Zobowiązania krótkoterminowe razem		837 900	838 788
Zobowiązania razem		2 535 285	1 989 000
Kapitał własny i zobowiązania razem		5 553 725	5 061 316

SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM ZA ROK ZAKOŃCZONY 31 GRUDNIA 2016 ROKU

	Nota	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego		Zyski zatrzymane	Razem
				Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	Zyski / (straty) związane z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczenia przepływów pieniężnych		
Stan na 1/01/2016 roku (zbadane)		2 239 346	589 202	3 726	-	240 042	3 072 316
Wynik netto za rok obrotowy		-	-	-	-	(68 565)	(68 565)
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)		-	-	18 523	(3 834)	-	14 689
Całkowite dochody razem		-	-	18 523	(3 834)	(68 565)	(53 876)
Stan na 31/12/2016 roku (zbadane)		2 239 346	589 202	22 249	(3 834)	171 477	3 018 440
Stan na 1/01/2015 roku (zbadane)		2 239 346	584 513	(36 572)	-	469 032	3 256 319
Wynik netto za rok obrotowy		-	-	-	-	(114 125)	(114 125)
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)		-	-	40 298	-	-	40 298
Całkowite dochody razem		-	-	40 298	-	(114 125)	(73 827)
Wypłata dywidendy	25.3	-	-	-	-	(110 176)	(110 176)
Pozostałe zmiany za rok obrotowy		-	4 689	-	-	(4 689)	-
Stan na 31/12/2015 roku (zbadane)		2 239 346	589 202	3 726	-	240 042	3 072 316

**SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2016 ROKU DO 31 GRUDNIA 2016 ROKU
[METODA POŚREDNIA]**

	Nota	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem		(70 690)	(139 107)
Korekty:			
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych	7	484 555	391 768
Utrata wartości aktywów trwałych	7	(9 711)	177 862
(Zysk) / strata ze zbycia i likwidacji rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży		188	(947)
(Zysk) / strata na działalności inwestycyjnej	9.1	-	(4 516)
(Zysk) / strata z tytułu różnic kursowych		1 276	(1 940)
(Zysk) / strata z tytułu odsetek, dywidendy		3 552	(14 054)
Otrzymane / (zapłacone) odsetki		(515)	(268)
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy		(3 729)	(1 459)
Pozostałe korekty	22	23 019	49 751
Zmiany w kapitale obrotowym:			
(Zwiększenie) / zmniejszenie salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności	22	(30 179)	38 293
(Zwiększenie) / zmniejszenie stanu zapasów	22	3 837	19 595
(Zwiększenie) / zmniejszenie pozostałych aktywów	22	(13 889)	14 800
Zwiększenie / (zmniejszenie) salda zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań	22	(89 501)	95 912
Zwiększenie / (zmniejszenie) pozostałych zobowiązań finansowych	22	12 055	27 073
Zwiększenie / (zmniejszenie) stanu rezerw		(72 742)	(326 887)
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej		237 526	325 876
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych		(466 854)	(472 339)
Wpływy z tytułu zbycia rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży		6 443	6 002
Wydatki z tytułu nabycia jednostek zależnych, stowarzyszonych i udziałów w wspólnych przedsięwzięciach		-	(461 102)
Wpływy z tytułu otrzymanych odsetek		219	5 618
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend		19 550	33 062
Spłata udzielonych pożyczek		-	433
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy		-	300 000
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną		-	3 468
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej		(440 642)	(584 858)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu finansowego		(50 376)	(123 758)
Zapłacone odsetki od leasingu	9.2	(2 956)	(4 697)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	27.2	884 467	424 773
Spłata kredytów / pożyczek	27.2	(131 143)	(129 630)
Zapłacone odsetki od kredytów / pożyczek		(14 940)	(11 292)
Dotacje otrzymane		5 407	6 598
Dywidendy wypłacone na rzecz właścicieli		-	(110 176)
Wpływ / (wypływ) w ramach cash pool		44 350	(83 790)
Pozostałe wpływy / (wydatki) dotyczące działalności finansowej		(3 800)	(6 369)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej		731 009	(38 341)
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów		527 893	(297 323)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	21	84 097	381 420
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	21	611 990	84 097
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	21	6 845	9 478

NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO SPORZĄDZONEGO NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2016 ROKU

1. Informacje ogólne

1.1 Informacje o Spółce

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

Rokiem obrotowym Spółki jest rok kalendarzowy.

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

- a) usługi intermodalne,
- b) usługi spedycyjne (krajowe i międzynarodowe),
- c) usługi terminalowe,
- d) usługi bocznicowe i trakcyjne,
- e) usługi utrzymania i naprawy taboru.

Na dzień sporządzenia niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego, skład organów zarządczych i nadzorujących Spółki jest następujący:

Zarząd:

Maciej Libiszewski	-	Prezes Zarządu
Arkadiusz Olewnik	-	Członek Zarządu ds. Finansowych
Jarosław Klasa	-	Członek Zarządu ds. Operacyjnych
Grzegorz Fingas	-	Członek Zarządu ds. Handlowych
Zenon Kozendra	-	Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników

Rada Nadzorcza:

Andrzej Wach	-	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej
Raimondo Eggink	-	Członek Rady Nadzorczej
Czesław Warszewicz	-	Członek Rady Nadzorczej
Małgorzata Kryszkiewicz	-	Członek Rady Nadzorczej
Zofia Dzik	-	Członek Rady Nadzorczej
Marek Podskalny	-	Członek Rady Nadzorczej
Krzysztof Czarnota	-	Członek Rady Nadzorczej
Tadeusz Stachaczyński	-	Członek Rady Nadzorczej
Krzysztof Mamiński	-	Członek Rady Nadzorczej
Władysław Szczepkowski	-	Członek Rady Nadzorczej

W dniu 19 stycznia 2016 roku Rada Nadzorcza Spółki powołała Macieja Libiszewskiego na stanowisko Prezesa Zarządu. Kandydatura Macieja Libiszewskiego na stanowisko Prezesa Zarządu została wskazana przez akcjonariusza - PKP S.A., na mocy uprawnienia osobistego przysługującego na podstawie § 14 ust. 4 Statutu. Następnie została ona potwierdzona w drodze postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Prezesa Zarządu przeprowadzonego przez Radę Nadzorczą przy udziale profesjonalnego doradcy rekrutacyjnego.

W dniu 24 lutego 2016 roku rezygnację z pełnienia funkcji w Zarządzie Spółki złożyli ze skutkiem natychmiastowym:

- Jacek Neska,
- Łukasz Hadyś,
- Wojciech Derda.

Po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego przygotowanego i zorganizowanego przez profesjonalną firmę doradztwa personalnego w dniu 31 marca 2016 roku Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwały o powołaniu z dniem 1 kwietnia 2016 roku w skład Zarządu Spółki następujących osób:

- Grzegorza Fingasa,
- Arkadiusza Olewnika,
- Jarosława Klasy.

1.1 Informacje o Spółce (cd.)

W dniu 11 maja 2016 roku wygasły mandaty Członków Rady Nadzorczej V kadencji, tj. następujących osób:

- Mirosława Pawłowskiego,
- Kazimierza Jamrozika,
- Andrzeja Wacha,
- Stanisława Knaflewskiego,
- Małgorzaty Kryszkiewicz,
- Czesława Warszewicza,
- Raimondo Egginka,
- Jerzego Kleniewskiego.

W dniu 9 maja 2016 roku akcjonariusz Spółki - PKP S.A. poinformował o powołaniu do Rady Nadzorczej ze skutkiem od dnia 11 maja 2016 roku następujących osób:

- Mirosława Pawłowskiego,
- Andrzeja Wacha,
- Małgorzaty Kryszkiewicz,
- Czesława Warszewicza,
- Jerzego Kleniewskiego.

W dniu 11 maja 2016 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwały o powołaniu w skład Rady Nadzorczej następujących osób:

- Raimondo Egginka,
- Zofii Dzik.

Z dniem 11 maja 2016 roku wygasł mandat Dariusza Browarka - Członka Zarządu ds. Pracowniczych.

W dniu 20 maja 2016 roku Rada Nadzorcza Spółki powołała na przedstawicieli pracowników w Radzie Nadzorczej następujące osoby:

- Krzysztofa Czarnotę,
- Marka Podskalnego,
- Tadeusza Stachaczyńskiego.

W dniu 14 lipca 2016 roku Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwałę o powołaniu Zenona Kozendry na przedstawiciela pracowników w Zarządzie z dniem 14 lipca 2016 roku.

W dniu 6 marca 2017 roku rezygnację z pełnienia funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej złożył ze skutkiem natychmiastowym Mirosław Pawłowski. W tym samym dniu akcjonariusz Spółki - PKP S.A. powołał Krzysztofa Mamińskiego na Członka Rady Nadzorczej.

W dniu 14 marca 2017 roku rezygnację z pełnienia funkcji Członka Rady Nadzorczej złożył ze skutkiem natychmiastowym Jerzy Kleniewski.

W dniu 14 marca 2017 roku akcjonariusz Spółki - PKP S.A. powołał Władysława Szczepkowskiego na Członka Rady Nadzorczej.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2016 roku struktura akcjonariatu Spółki jest następująca:

Podmiot	Siedziba	Ilość akcji	Procent posiadanego kapitału	Procent posiadanych praw głosów
PKP S.A. ⁽¹⁾	Warszawa	14 784 194	33,01%	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	Warszawa	6 854 195	15,30%	15,30%
MetLife OFE ⁽³⁾	Warszawa	2 494 938	5,57%	5,57%
Aviva OFE ⁽⁴⁾	Warszawa	2 338 371	5,22%	5,22%
Pozostali akcjonariusze		18 315 219	40,90%	40,90%
Razem		44 786 917	100,00%	100,00%

⁽¹⁾ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 24 czerwca 2014 roku.

⁽²⁾ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 18 października 2016 roku.

⁽³⁾ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 18 sierpnia 2016 roku.

⁽⁴⁾ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 13 sierpnia 2014 roku.

1.1. Informacje o Spółce (cd.)

W dniu 16 marca 2016 roku Zarząd Spółki otrzymał zawiadomienie od Morgan Stanley, dotyczące zmniejszenia przez Morgan Stanley udziału poniżej 5% ogólnej liczby głosów na walnym zgromadzeniu Spółki. Do zmniejszenia stanu posiadania poniżej przedmiotowego progu doszło w wyniku transakcji zbycia akcji Spółki, dokonanej na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie w dniu 10 marca 2016 roku.

W dniu 18 sierpnia 2016 roku Zarząd Spółki otrzymał zawiadomienie od MetLife PTE S.A. o zwiększeniu przez MetLife Otwarty Fundusz Emerytalny (zarządzany przez MetLife PTE S.A.) udziału powyżej 5% ogólnej liczby głosów na walnym zgromadzeniu Spółki. Do zwiększenia przez MetLife Otwarty Fundusz Emerytalny stanu posiadania do poziomu 5,57% doszło w wyniku transakcji zakupu akcji Spółki przeprowadzonej na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie w dniu 10 sierpnia 2016 roku.

W dniach 14 i 18 października 2016 roku Zarząd Spółki otrzymał od Nationale-Nederlanden PTE S.A. zawiadomienie o nabyciu przez Nationale-Nederlanden OFE akcji Spółki w transakcjach na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie, rozliczonych w dniach 10 i 12 października 2016 roku. W wyniku transakcji Nationale-Nederlanden OFE zwiększył udział w Spółce do 6.854.195 akcji, co stanowi 15,30% kapitału zakładowego i ogólnej liczby głosów na walnym zgromadzeniu Spółki.

Spółka PKP S.A. jest podmiotem dominującym wobec spółki PKP CARGO S.A. PKP S.A. zgodnie ze statutem Spółki 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.

1.2 Informacje o Grupie Kapitałowej

Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodzi PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 28 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiada 6 podmiotów stowarzyszonych oraz udziały w 4 wspólnych przedsięwzięciach. Grupa sporządziła Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok zakończony 31 grudnia 2016 roku.

Dodatkowe informacje na temat jednostek zależnych, stowarzyszonych i udziałów we wspólnych przedsięwzięciach zostały zamieszczone w Notach 13, 14 i 15 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony, za wyjątkiem spółek objętych procesem likwidacyjnym.

2. Podstawa sporządzenia sprawozdania finansowego

Niniejsze 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 jednostkowego sprawozdania finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 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 2014, poz. 133 z późniejszymi zmianami) („Rozporządzenie”).

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Spółkę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych.

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Polski złoty jest walutą funkcjonalną i sprawozdawczą Spółki. Dane w sprawozdaniach finansowych zostały wykazane w tysiącach złotych, chyba, że w konkretnych sytuacjach zostały podane z większą dokładnością.

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd w dniu 16 marca 2017 roku.

3. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

3.1 Status zatwierdzenia Standardów w UE

Następujące zmiany do istniejących standardów opublikowanych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości (RMSR) oraz zatwierdzonych przez UE weszły w życie w roku 2016:

- **Zmiany do MSSF 11 "Wspólne ustalenia umowne"** zatytułowane Ujmowanie nabycia udziałów we wspólnych działaniach - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później. Zmiany wymagają od inwestora stosowania zasad dotyczących rachunkowości połączenia przedsięwzięć, w przypadku, gdy inwestor nabywa udział we wspólnej działalności będącej "przedsięwzięciem" (zgodnie z jego definicją podaną w MSSF 3 "Połączenia przedsięwzięć"). Wszystkie pozostałe zasady rachunkowości połączeń przedsięwzięć mają zastosowanie, o ile nie są sprzeczne z MSSF 11. Zmiany mają zastosowanie zarówno do nabycia początkowego udziału we wspólnej działalności, jak i nabycia dodatkowego udziału w tej samej wspólnej działalności. Natomiast wcześniej posiadany udział nie podlega wycenie do wartości godziwej w momencie, gdy nabycie dodatkowego udziału w tej samej wspólnej działalności skutkuje utrzymaniem współkontroli. Zmiany będą miały zastosowanie do nabycia udziału w istniejącej wspólnej działalności będącej przedsięwzięciem lub wówczas, gdy wspólna działalność zostaje utworzona i wniesione zostaje do niej istniejące przedsięwzięcie. Zmiany wymagają ujawnienia informacji określonych w MSSF 3 i innych standardach MSSF dotyczących połączeń przedsięwzięć.
- **Zmiany do MSR 16 "Rzeczowe aktywa trwałe" i MSR 41 "Rolnictwo"** zatytułowane Rolnictwo - Rośliny produkcyjne - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później. Nowelizacja wprowadza rozróżnienie pomiędzy roślinami produkcyjnymi a pozostałymi aktywami biologicznymi. Rośliny produkcyjne są postrzegane jako podobne do maszyn produkcyjnych stosowanych w procesie produkcji, a zatem należy je klasyfikować jako rzeczowe aktywa trwałe i wykazywać zgodnie z postanowieniami MSR 16.
- **Zmiany do MSR 16 "Rzeczowe aktywa trwałe" oraz MSR 38 "Aktywa niematerialne"** zatytułowane Wyjaśnienia w zakresie akceptowalnych metod umorzenia i amortyzacji - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później. RMSR wprowadziła zmiany do MSR 16 "Rzeczowe aktywa trwałe" i do MSR 38 "Aktywa niematerialne" w celu doprecyzowania, kiedy może być odpowiednie zastosowanie metody amortyzacji opartej na przychodach. Zmiany do MSR 16 i MSR 38 wskazują, że amortyzowanie składników rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych w oparciu o przychody wypracowane przy pomocy tych składników aktywów jest niewłaściwym rozwiązaniem. W stosunku do amortyzacji aktywów niematerialnych standard wprowadza konieczność rozważenia co stanowi kluczowy czynnik limitujący korzyści osiągnięte z aktywa i podaje przykłady, z których wynika, że przychód lub wolumen mogą być takimi czynnikami tylko w ograniczonych sytuacjach.
- **Zmiany do MSR 27 "Jednostkowe Sprawozdania Finansowe"** zatytułowane Metoda praw własności w jednostkowym sprawozdaniu finansowym - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później. RMSR zmieniła MSR 27 "Jednostkowe sprawozdanie finansowe" przywracając możliwość zastosowania metody praw własności w jednostkowym sprawozdaniu finansowym.
- **Zmiany do MSR 1 "Prezentacja sprawozdań finansowych"** zatytułowane Inicjatywa dotycząca ujawnień - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później. RMSR podjęła inicjatywę mającą umożliwić poprawę jakości ujawnień w sprawozdaniach finansowych. Zmiany poruszają między innymi kwestie istotności, dezagregacji informacji i sum częściowych, kolejności prezentacji not do sprawozdania finansowego, ujawniania zasad rachunkowości.
- **Zmiany do Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej 2010-2012** (doroczne ulepszenia MSSF 2010 - 2012 zawierają 8 zmian do 7 standardów, z odpowiednimi zmianami do pozostałych standardów i interpretacji) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 lutego 2015 roku oraz później.
- **Zmiany do Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej 2012-2014** (doroczne ulepszenia MSSF 2012 - 2014 zawierają 4 zmiany standardów, z odpowiednimi zmianami do pozostałych standardów i interpretacji) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do MSR 19 "Świadczenia pracownicze"** zatytułowane Programy określonych świadczeń: składki pracowników - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 lutego 2015 roku oraz później. Zmiany do MSR 19 z 2011 roku wprowadziły rozróżnienie pomiędzy składkami pracowniczymi powiązаныmi i niepowiązаныmi ze świadczeniem pracy. Obecna zmiana wprowadza dodatkowe rozróżnienie pomiędzy składkami powiązаныmi ze świadczeniem pracy tylko w okresie, w którym zostały wpłacone i powiązаныmi ze świadczeniem pracy w więcej niż jednym okresie. Zmiana zezwala, aby składki powiązane ze świadczeniem pracy, które nie ulegają zmianie zależnie od długości stażu pracy pracownika, były odejmowane od kosztu świadczeń nabytych w okresie świadczenia pracy. Składki powiązane ze świadczeniem pracy i zmieniające się zależnie od stażu pracy pracownika należy rozłożyć na cały okres świadczenia pracy tą samą metodą, która jest stosowana do świadczeń, to znaczy, albo zgodnie z formułą zawartą w programie emerytalnym, albo - jeżeli program zapewnia istotnie wyższy poziom świadczeń z tytułu świadczenia pracy w latach późniejszych - metodą liniową. Korzyści ze składek pracowniczych powiązanych z okresem świadczenia pracy ujmuje się w wyniku finansowym przez okres aktywności zawodowej pracownika. Składki, które nie są powiązane ze świadczeniem pracy, odzwierciedla się w wycenie obowiązku wykonania świadczeń. Zmiana nie ma wpływu na sposób ujmowania dobrowolnych składek.

3.1 Status zatwierdzenia Standardów w UE (cd.)

Zastosowanie powyższych standardów, interpretacji i zmian do standardów nie miało istotnego wpływu na dotychczas stosowaną politykę rachunkowości Spółki.

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

Zatwierdzając niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe Spółka nie zastosowała następujących standardów, zmian standardów i interpretacji, które zostały wydane przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości i zatwierdzone do stosowania przez UE, ale które nie weszły jeszcze w życie:

- **MSSF 15 "Przychody z umów z klientami"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku oraz później. Standard ten określa, w jaki sposób i kiedy ujmuje się przychody, jak i wymaga dostarczenia bardziej szczegółowych ujawnień. Standard zastępuje MSR 18 Przychody, MSR 11 Umowy o usługę budowlaną oraz wiele interpretacji związanych z ujmowaniem przychodów. W dniu 11 września 2015 roku RMSR przesunęła datę wejścia w życie standardu o rok. Nowy standard wymaga ujawniania w sprawozdaniach finansowych znacznie większej ilości informacji dotyczących charakteru, kwot, rozkładu w czasie oraz niepewności co do przychodów i przepływów pieniężnych wynikających z umów z klientami.
- **Objaśnienia do MSSF 15 "Przychody z umów z klientami"** - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku oraz później.
- **MSSF 9 "Instrumenty finansowe"** - obowiązujący dla okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku oraz później. MSSF 9 wprowadza podejście do klasyfikacji i wyceny aktywów finansowych odzwierciedlające model biznesowy, w którym są zarządzane oraz charakterystykę przepływów pieniężnych. W ramach MSSF 9 został wprowadzony nowy model oceny utraty wartości, który będzie wymagał bardziej terminowego ujmowania oczekiwanych strat kredytowych. Nowy model spowoduje także wprowadzenie jednolitych zasad podejścia do oceny utraty wartości stosowanych do wszystkich instrumentów finansowych. Ponadto, MSSF 9 wprowadza nowy model rachunkowości zabezpieczeń, wymagający rozbudowanych ujawnień w zakresie zarządzania ryzykiem. Zmiany te mają na celu dostosowanie zasad ujmowania w sprawozdaniach finansowych kwestii z zakresu zarządzania ryzykiem, umożliwiając podmiotom lepsze odzwierciedlenie podejmowanych działań w ich sprawozdaniach finansowych.

Spółka jest w trakcie analizy wpływu na stosowaną politykę (zasady) rachunkowości opublikowanych MSSF 9 "Instrumenty finansowe" i MSSF 15 "Przychody z umów z klientami". Wstępna analiza wpływu MSSF 9 na stosowane zasady rachunkowości wykazała, iż nowy standard głównie będzie wpływać na zakres ujawnień oraz prezentację instrumentów finansowych w sprawozdaniu finansowym Spółki. Dodatkowo powyższa analiza wykazała, iż nowe podejście do modelu na utratę wartości instrumentów finansowych (w przypadku Spółki przede wszystkim należności z tytułu dostaw i usług) nie będzie istotnie wpływało na wysokość odpisu aktualizującego i najprawdopodobniej implementacja w tym zakresie MSSF 9 nie będzie wymagała korekty okresów poprzednich. W przypadku MSSF 15 Spółka prowadzi analizy dotyczące określenia wpływu wynagrodzenia zmiennego na wysokość generowanych przychodów ze sprzedaży w poszczególnych okresach sprawozdawczych. Obecnie trwają prace nad identyfikacją umów handlowych z elementami zmiennego wynagrodzenia oraz opracowaniem metody oszacowania należnego jednostce wynagrodzenia w danym okresie sprawozdawczym. Na obecnym etapie prac nie jest jeszcze możliwe określenie wpływu nowego standardu na sprawozdanie finansowe Spółki.

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

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różnią się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które według stanu na dzień 31 grudnia 2016 roku nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie:

- **MSSF 16 "Leasing"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2019 roku oraz później. Zgodnie z MSSF 16 leasingobiorca ujmuje prawo do użytkowania składnika aktywów oraz zobowiązanie z tytułu leasingu. Prawo do użytkowania składnika aktywów jest traktowane podobnie jak inne aktywa niefinansowe i odpowiednio amortyzowane. Zobowiązania z tytułu leasingu wycenia się początkowo w wartości bieżącej opłat leasingowych płatnych w okresie leasingu, zdyskontowanej o stopę zawartą w leasingu, jeżeli jej ustalenie nie jest trudne. Jeżeli nie można łatwo określić tej stopy, leasingobiorca stosuje krańcową stopę procentową.
- **Zmiany do MSR 7 "Sprawozdanie z przepływów pieniężnych"** zatytułowane Inicjatywa dotycząca ujawnień - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2017 roku. Zmiana wprowadza obowiązek zawarcia w sprawozdaniu finansowym ujawnienia umożliwiającego użytkownikom sprawozdania finansowego oceny zmian w zobowiązaniach wynikających z działalności finansowej, włączając w to zmiany wynikające z przepływów gotówkowych oraz zmiany bezgotówkowe. Jedną z metod spełnienia tego wymogu jest przedstawienie uzgodnienia stanów bilansowych zadłużenia z podaniem podziału na poszczególne rodzaje zmian.

3.3 Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR, ale jeszcze niezatwierdzone przez UE, które nie weszły w życie (cd.)

- **Zmiany do MSR 12 "Podatek dochodowy"** zatytułowane Rozpoznanie aktywów z tytułu podatku odroczonego od niezrealizowanych strat - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2017 roku. Zmiana do standardu uściśla konieczność tworzenia aktywa z tytułu podatku odroczonego w przypadku strat z wyceny instrumentów finansowych klasyfikowanych jako dostępne do sprzedaży. W szczególności zmiana dotyczy instrumentów dłużnych, dla których jednostka powinna rozważyć czy istnieje wystarczający dowód na to, że jest prawdopodobne, aby jednostka zrealizowała ten instrument finansowy za kwotę wyższą niż jego wartość bilansowa.
- **Zmiany do MSSF 2 "Płatności na bazie akcji"** zatytułowane Klasyfikacja i wycena transakcji płatności na bazie akcji - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku. Niniejsza zmiana do MSSF 2 wyjaśnia, że "wartość godziwą" płatności opartych na akcjach rozliczanych w środkach pieniężnych należy ustalać w taki sam sposób, jak w przypadku płatności rozliczanych w instrumentach kapitałowych. Zmiana standardu wprowadziła wymóg urealnienia zobowiązania poprzez uwzględnienie każdej zmiany wartości w wyniku finansowym przed zmianą klasyfikacji ze zobowiązań na kapitał własny. Koszt ujęty po modyfikacji bazuje na wartości godziwej z dnia modyfikacji. Zmiana wprowadziła wyjątek, zgodnie z którym płatność środków pieniężnych do urzędu skarbowego jest traktowana jako część rozliczenia w formie instrumentów kapitałowych. Jednostka powinna ujawnić szacunkową kwotę, jaką spodziewa się wpłacić do organu skarbowego z tytułu tego podatku. Na moment pierwszego zastosowania tej zmiany, reklasyfikacja zobowiązania na kapitał własny nie będzie miała wpływu na wynik finansowy.
- **Zmiany do MSSF 4 "Umowy ubezpieczeniowe"** zatytułowane Zastosowanie MSSF 9 "Instrumenty finansowe" z MSSF 4 "Umowy ubezpieczeniowe" - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku. Zmiany adresują kwestię zastosowania nowego standardu MSSF 9 "Instrumenty finansowe", przed implementacją nowego standardu dotyczącego działalności ubezpieczeniowej, nad którym obecnie pracuje Rada.

Spółka jest w trakcie analizy wpływu na stosowaną politykę (zasady) rachunkowości opublikowanego MSSF 16 "Leasing". Wstępna analiza wpływu MSSF 16 na stosowane zasady rachunkowości wykazała, iż Spółka będzie musiała ująć retrospektywnie w sprawozdaniu finansowym istotne zobowiązania z tytułu leasingu oraz składniki aktywów (głównie grunty, budynki i budowle), które obecnie są objęte długoterminowymi umowami leasingu operacyjnego, najmu bądź dzierżawy. Obecnie Spółka jest w trakcie szczegółowej identyfikacji umów podlegających nowym wymogom standardu oraz wstępnego opracowywania możliwych modeli wyceny i ujęcia powyższych umów w sprawozdaniu finansowym. Na obecnym etapie nie jest możliwe określenie liczbowego wpływu MSSF 16 na sprawozdanie finansowe Spółki. Spółka dokonała analizy potencjalnego wpływu pozostałych wymienionych wyżej standardów, interpretacji i zmian do standardów na stosowaną przez Spółkę politykę (zasady) rachunkowości i w ocenie Zarządu Spółki nie spowodują one istotnego wpływu na aktualnie stosowaną politykę (zasady) rachunkowości.

4. Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

Sporządzenie sprawozdania finansowego zgodnie z MSSF UE wymaga przyjęcia pewnych założeń oraz dokonania szacunków i osądów, które mają wpływ na wartości prezentowane w sprawozdaniu finansowym Spółki.

Szacunki i założenia opierają się na najlepszej wiedzy kierownictwa, dotychczasowym doświadczeniu oraz innych czynnikach, które w danej sytuacji uznawane są za najbardziej racjonalne. Szacunki i związane z nimi założenia podlegają regularnej weryfikacji. Zmiana szacunków ujmowana jest prospektywnie począwszy od momentu, w którym zmiana ta nastąpiła.

Poniżej przedstawiono istotne wielkości szacunkowe, które mogą mieć wpływ na zmianę wartości bilansowej aktywów i zobowiązań oraz wyniki finansowe Spółki w przyszłych okresach.

a) Okresy ekonomicznej użyteczności środków trwałych i aktywów niematerialnych

Zarząd określa szacowane okresy użytkowania, a poprzez to stawki amortyzacji dla poszczególnych środków trwałych i aktywów niematerialnych. Szacunek ten opiera się na przewidywanym okresie ekonomicznej użyteczności aktywów. W przypadku zaistnienia okoliczności powodujących zmianę zakładanego okresu użytkowania następuje zmiana stawek amortyzacji, co z kolei wpływa na wysokość odpisów amortyzacyjnych oraz wartość księgową netto środków trwałych i aktywów niematerialnych. Przeprowadzona w 2016 roku weryfikacja okresów ekonomicznej użyteczności środków trwałych oraz aktywów niematerialnych nie ujawniła konieczności istotnych zmian w stosowanych dotychczas stawkach amortyzacyjnych.

b) Wartości rezydualne taboru

Spółka na potrzeby prowadzenia działalności gospodarczej użytkuje własne lub leasingowane lokomotywy i wagony, dla których wyodrębnia wartość rezydualną. Wycena wartości rezydualnej taboru oparta jest na aktualnych cenach złomu określonych klas z uwzględnieniem kosztów doprowadzenia do zbycia. Wartość rezydualna taboru nie podlega amortyzacji natomiast podlega okresowej weryfikacji na koniec każdego roku obrotowego. Spółka aktualizuje wartość rezydualną w przypadku, gdy jej zmiana w istotny sposób wpływa na sprawozdanie finansowe Spółki.

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

Na dzień 31 grudnia 2015 roku Spółka zdecydowała o obniżeniu wartości rezydualnej posiadanego taboru kolejowego. Obniżenie wartości rezydualnej i zwiększenie podstawy naliczania odpisów amortyzacyjnych spowodowało wzrost kosztów amortyzacji w 2016 roku o około 55 milionów złotych. Na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka nie stwierdziła konieczności ponownej aktualizacji wartości rezydualnej posiadanego taboru.

c) Utrata wartości rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych

Na dzień 30 czerwca 2016 roku, z uwagi na utrzymującą się niższą wartość rynkową aktywów netto Spółki od ich wartości bilansowej, Spółka zdecydowała o przeprowadzeniu testu na utratę wartości aktywów trwałych. Test na utratę wartości został przeprowadzony w odniesieniu do ośrodka wypracowującego środki pieniężne, za jaki uznano aktywa na poziomie całej Spółki. Wartość odzyskiwalna analizowanych aktywów została ustalona w oparciu o oszacowanie ich wartości użytkowej metodą zdyskontowanych przepływów pieniężnych netto na podstawie projekcji finansowych przygotowanych na lata 2016 - 2025. W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość bilansową testowanych aktywów trwałych na dzień 30 czerwca 2016 roku wobec czego Spółka nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów.

Na dzień 31 grudnia 2016 roku Zarząd Spółki nie stwierdził konieczności ponownego przeprowadzenia testu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów. Szczegółowe informacje dotyczące przeprowadzonego testu na utratę wartości aktywów zaprezentowano w Nocie 11.1 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

d) Odpisy aktualizujące wartość należności

Na dzień bilansowy Spółka ocenia, czy istnieją obiektywne dowody utraty wartości składnika należności lub grupy należności. Jeżeli wartość możliwa do odzyskania składnika aktywów jest niższa od jego wartości bilansowej dokonuje się odpisu aktualizującego do poziomu bieżącej wartości planowanych przepływów pieniężnych.

Szczegółowe informacje dotyczące odpisów aktualizujących należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności zaprezentowano w nocie 20 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

e) Podatek dochodowy odroczony

Spółka rozpoznaje składnik aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego bazując na założeniu, że w przyszłości zostanie osiągnięty dochód podatkowy pozwalający na jego wykorzystanie. Pogorszenie uzyskiwanych wyników podatkowych w przyszłości mogłoby spowodować, że założenie to stałoby się nieuzasadnione. Zarząd Spółki weryfikuje przyjęte szacunki dotyczące prawdopodobieństwa odzyskania aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego w oparciu o zmiany czynników branych pod uwagę przy ich dokonywaniu, nowe informacje oraz doświadczenia z przeszłości.

Informacje dotyczące aktywów z tytułu podatku odroczonego przedstawiono w Nocie 10 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

f) Rezerwy na świadczenia pracownicze

Istotny wpływ na wartość rezerw na świadczenia pracownicze mają przyjęte założenia w zakresie stopy dyskontowej, założonego wzrostu płac, oczekiwanego przeciętnego okresu zatrudnienia. Wycena rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 31 grudnia 2016 roku uwzględnia efekt wejścia w życie ustawy obniżającej wiek emerytalny, który zaprezentowano jako zmiana programu poprzez koszty przeszłego zatrudnienia. Szczegóły dotyczące sposobu tworzenia tych rezerw opisano w Nocie 5.22, natomiast wyniki wyliczenia rezerw na świadczenia pracownicze zostały przedstawione w Nocie 31 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

g) Wycena opcji put / call na udziały niedające kontroli

Spółka prezentuje zobowiązania netto z tytułu wyceny opcji put/call na udziały niedające kontroli w Advanced World Transport B.V. (zwaną dalej AWT). Wartość godziwa opcji ustalana jest przy pomocy technik wyceny wartości godziwej opartych na modelu wyceny opcji, który zawiera techniki wartości bieżącej i odzwierciedla zarówno wartość czasową, jak i wewnętrzną wartość opcji. Głównymi założeniami wykorzystywanymi w modelu są dane dotyczące EBITDA i długu netto AWT, mnożnika, stopy dyskontowej rozumianej jako stopy wolnej od ryzyka oraz zmienności podobnych aktywów.

Szczegółowe informacje dotyczące opcji put/call na udziały niedające kontroli w AWT zostały przedstawione w Nocie 33.1 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

5. Stosowane zasady rachunkowości

5.1 Przychody ze sprzedaży usług

Przychody ze sprzedaży wykazuje się w wartości godziwej otrzymanej lub należnej zapłaty z tytułu sprzedaży usług w zwykłym toku działalności Spółki. Przychody prezentowane są po pomniejszeniu o podatek od towarów i usług, zwroty, rabaty i upusty. Spółka ujmuje przychody, kiedy kwotę przychodów można wiarygodnie zmierzyć i gdy prawdopodobne jest, że Spółka uzyska w przyszłości korzyści ekonomiczne. Spółka opiera swoje szacunki na wynikach historycznych, uwzględniając rodzaj klienta, rodzaj transakcji oraz szczegóły konkretnych umów.

Przychody ze sprzedaży usług ujmowane są w okresie, w którym usługi zostały wykonane, z wykorzystaniem metody stopnia zaawansowania. Stopień zaawansowania mierzy się na podstawie udziału procentowego wykonanych usług w łącznej wartości usług do wykonania.

Za moment sprzedaży w kraju uważa się datę wykonania świadczenia zgodnie z umową kupna - sprzedaży (wysyłki lub postawienia do dyspozycji odbiorcy dostawy, bądź odbioru usługi). W szczególności za moment sprzedaży usługi przewozu ładunków uznaje się w każdym przypadku datę odbioru (zakończenia) usługi. W przypadku eksportu przyjmuje się datę ich przewiezienia przez granicę, potwierdzoną przez graniczny urząd celny.

5.2 Koszty rodzajowe

Za koszty uznaje się uprawdopodobnione zmniejszenie w okresie sprawozdawczym korzyści ekonomicznych, o wiarygodnie określonej wartości, w formie zmniejszenia wartości aktywów albo zwiększenia wartości zobowiązań i rezerw, które doprowadzą do zmniejszenia kapitału własnego lub zwiększenia jego niedoboru w inny sposób niż wycofanie środków przez właścicieli.

Spółka w sprawozdaniu z całkowitych dochodów prezentuje następujące pozycje kosztów rodzajowych:

- amortyzację i odpisy aktualizujące,
- zużycie materiałów i energii,
- usługi obce,
- podatki i opłaty,
- koszty świadczeń pracowniczych,
- pozostałe koszty rodzajowe,
- wartość sprzedanych materiałów.

5.3 Pozostałe przychody i koszty operacyjne

Do pozostałych przychodów i kosztów operacyjnych zaliczane są w szczególności pozycje związane:

- ze zbyciem oraz likwidacją rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych, aktywów trwałych klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży,
- z utworzeniem i rozwiązaniem rezerw, z wyjątkiem rezerw związanych z operacjami finansowymi lub odnoszonymi w koszty rodzajowe,
- z utworzeniem oraz rozwiązaniem odpisów aktualizujących wartość należności,
- z przekazaniem lub otrzymaniem nieodpłatnie, w tym w drodze darowizny aktywów, w tym także środków pieniężnych,
- z otrzymanymi oraz należnymi, a także zapłaconymi odszkodowaniami, reklamacjami, karami i grzywnami,
- z kosztami usunięcia skutków szkód,
- z utworzeniem rezerw na pewne lub prawdopodobne straty z operacji gospodarczych w toku,
- różnicami kursowymi wynikającymi z wyceny i rozliczenia zobowiązań i należności handlowych.

5.4 Przychody i koszty finansowe

Przychody i koszty finansowe obejmują w szczególności przychody i koszty dotyczące:

- zbycia aktywów finansowych oraz udziałów,
- aktualizacji wartości instrumentów finansowych nieobjętych rachunkowością zabezpieczeń,
- przychodów z tytułu dywidend,
- odsetek,
- różnic kursowych od operacji finansowych,
- kosztów odsetkowych (dyskonto) rezerw na świadczenia pracownicze,
- pozostałych pozycji związanych z działalnością finansową.

Przychody i koszty z tytułu odsetek są ujmowane sukcesywnie w miarę ich narastania z uwzględnieniem metody efektywnej stopy procentowej w stosunku do wartości bilansowej netto danego instrumentu finansowego przy uwzględnieniu zasady istotności.

Przychody z tytułu dywidend ujmuje się w momencie nabycia prawa do otrzymania płatności.

5.5 Podatek dochodowy bieżący i odroczony

Podatek dochodowy za okres sprawozdawczy obejmuje podatek bieżący i odroczony. Podatek ujmuje się w sprawozdaniu z całkowitych dochodów, z wyłączeniem zakresu, w którym odnosi się on bezpośrednio do pozycji ujętych w pozostałych całkowitych dochodach lub kapitale własnym.

Bieżące obciążenie z tytułu podatku dochodowego jest obliczane na podstawie obowiązujących przepisów podatkowych lub faktycznie wprowadzonych w dacie bilansu w kraju, gdzie Spółka generuje przychody podlegające opodatkowaniu.

Odroczony podatek dochodowy wynikający z różnic przejściowych pomiędzy wartością podatkową aktywów i zobowiązań a ich wartością bilansową ujmowany jest w sprawozdaniu finansowym. Jeżeli jednak zobowiązanie z tytułu odroczonego podatku dochodowego powstało z tytułu początkowego ujęcia wartości firmy lub początkowego ujęcia składnika aktywów lub zobowiązania w ramach transakcji innej niż połączenie przedsięwzięć, które nie wpływa w momencie przeprowadzenia transakcji ani na wynik, ani na dochód podatkowy (stratę podatkową), nie wykazuje się go. Odroczony podatek dochodowy ustala się przy zastosowaniu obowiązujących prawnie lub faktycznie na dzień bilansowy stawek (i przepisów) podatkowych, które zgodnie z oczekiwaniami będą obowiązywać w momencie realizacji odnośnych aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego lub uregulowania zobowiązania z tego tytułu.

Aktywa i zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego podlegają kompensacie, jeżeli występuje możliwy do wyegzekwowania tytuł prawny do dokonania kompensaty aktywów z tytułu bieżącego podatku dochodowego z zobowiązaniami z tytułu bieżącego podatku dochodowego oraz jeżeli aktywa i zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego dotyczą podatków dochodowych naliczonych przez te same władze podatkowe, gdy istnieje zamiar rozliczenia sald w kwotach netto.

5.6 Wycena pozycji wyrażonych w walutach obcych

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.

Na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz 31 grudnia 2015 roku Spółka dla potrzeb wyceny pozycji sprawozdania z sytuacji finansowej wyrażonych w walutach obcych zastosowała następujące kursy walutowe:

Waluta	31 grudnia 2016 roku	31 grudnia 2015 roku
EUR	4,4240	4,2615
CHF	4,1173	3,9394
CZK	0,1637	0,1577

5.7 Rzeczowe aktywa trwałe

Wartość początkowa środków trwałych obejmuje ich cenę nabycia lub koszty wytworzenia, wraz z cłami importowymi, niepodlegającymi odliczeniu podatkami zawartymi w cenie oraz jest pomniejszona o upusty, rabaty i powiększona o nakłady bezpośrednio związane z przygotowaniem składnika aktywów do użytkowania zgodnie z jego planowanym przeznaczeniem i, jeśli dotyczy, koszty finansowania zewnętrznego oraz pomniejszone o dotacje.

Płatności odroczone na okres dłuższy od typowego terminu spłaty dla kredytu kupieckiego są dyskontowane, a wartość początkowa środka trwałego jest równa bieżącej wartości wszystkich płatności. Różnica pomiędzy wartością początkową a sumą płatności ujmowana jest jako koszt dyskonta przez okres kredytowania.

Koszty konserwacji i napraw (koszty bieżącego utrzymania) obciążają rachunek zysków i strat w momencie ich poniesienia, za wyjątkiem kosztów napraw i przeglądów okresowych oraz napraw rewizyjnych wagonów i lokomotyw (P3, P4 i P5), które stanowią istotny komponent i są amortyzowane w okresie pomiędzy kolejnymi naprawami.

Grunty własne oraz prawa wieczystego użytkowania gruntów nie podlegają amortyzacji.

Amortyzację ujmuje się w taki sposób aby dokonać równomiernego odpisu wartości początkowej danego składnika aktywów na przestrzeni całego okresu użytkowania. Podlegającą amortyzacji wartość początkową danego składnika aktywów ustala się po pomniejszeniu o wartość rezydualną składnika aktywów. Szacowane okresy użytkowania, wartości rezydualne oraz metody amortyzacji są weryfikowane na koniec każdego okresu sprawozdawczego (z perspektywnym zastosowaniem wszelkich zmian w szacunkach). Środki trwałe podlegają amortyzacji od momentu, w którym są dostępne do użytkowania.

Aktywa utrzymywane na podstawie umowy leasingu finansowego amortyzuje się przez okres ich przewidywanego użytkowania ekonomicznego na takich samych zasadach jak aktywa własne. W sytuacji, gdy nie ma wystarczającej pewności, że własność zostanie przeniesiona na koniec okresu leasingu, aktywa są amortyzowane przez krótszy z dwóch okresów: przez okres leasingu lub ich ekonomicznej użyteczności.

Składnik rzeczowych aktywów trwałych usuwa się ze sprawozdania z sytuacji finansowej na moment zbycia lub gdy oczekuje się, iż nie uzyska się korzyści ekonomicznych z jego użytkowania. W momencie podjęcia decyzji o likwidacji składnika rzeczowych aktywów trwałych jego wartość księgowa ujmowana jest w wyniku okresu, w którym decyzja ta została podjęta, za wyjątkiem składników taboru kolejowego, w przypadku których w momencie podjęcia decyzji o ich likwidacji, ich wartość rezydualna ujmowana jest w pozycji zapasów.

Środki trwałe w okresie budowy prezentowane są w sprawozdaniu z sytuacji finansowej po koszcie wytworzenia pomniejszonym o ujęte odpisy z tytułu utraty wartości.

Na potrzeby kalkulacji amortyzacji Spółka stosuje następujące okresy ekonomicznego użytkowania dla poszczególnych grup środków trwałych:

Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	od 5 do 75 lat
Urządzenia techniczne i maszyny	od 2 do 40 lat
Środki transportu, w tym:	
Wagony towarowe	od 36 do 48 lat
Lokomotywy elektryczne	od 32 do 45 lat
Lokomotywy spalinowe	od 24 do 32 lat
Pozostałe środki transportu	od 2 do 10 lat
Inne środki trwałe	od 2 do 25 lat

Dotacje rządowe są ujmowane, jeżeli istnieje uzasadniona pewność, że dotacja zostanie uzyskana oraz spełnione zostaną wszystkie związane z nią warunki. Spółka może otrzymywać bezzwrotne dotacje rządowe, głównie w postaci bezpośrednich lub pośrednich dotacji do projektów inwestycyjnych. Dotacje zmniejszają wartość aktywów i są ujmowane w wyniku okresu, jako zmniejszenie amortyzacji, uzależnione od oczekiwanego trybu uzyskiwania korzyści ekonomicznych z danego składnika aktywów. Dotacje rządowe należne jako kompensata już poniesionych kosztów lub strat lub jako forma bezpośredniego wsparcia finansowego dla Spółki bez ponoszenia w przyszłości związanych z tym kosztów ujmuje się w wyniku w okresie, kiedy stają się wymagalne.

5.8 Leasing

Leasing klasyfikuje się jako leasing finansowy, gdy w ramach zawartej umowy zasadniczo całe potencjalne korzyści oraz ryzyko wynikające z posiadania przedmiotu leasingu przenoszone jest na leasingobiorcę, w przeciwnym wypadku umowy klasyfikowane są jako leasing operacyjny.

5.8 Leasing (cd.)

Aktywa użytkowane na podstawie umowy leasingu finansowego (w przypadku którego następuje przeniesienie na Spółkę zasadniczo wszystkich ryzyk i korzyści) traktuje się jak aktywa Spółki i wycenia w ich wartości godziwej w momencie ich nabycia, nie wyższej jednak niż wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych. Powstające z tego tytułu zobowiązanie wobec leasingodawcy jest prezentowane w sprawozdaniu z sytuacji finansowej w pozycji zobowiązań z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu.

Płatności leasingowe dzielone są na część odsetkową i kapitałową, tak by uzyskać stałą okresową stopę procentową dla pozostałego salda zobowiązania w każdym okresie. Koszty finansowe odnosi się bezpośrednio do rachunku zysków i strat, chyba że można je bezpośrednio przyporządkować do odpowiednich aktywów - wówczas są one kapitalizowane.

Płatności z tytułu leasingu operacyjnego odnosi się na wynik metodą liniową przez okres leasingu, z wyjątkiem przypadków, kiedy inna systematyczna podstawa rozliczenia jest bardziej reprezentatywna dla wzorca czasowego rządzącego konsumpcją korzyści ekonomicznych wpływających z leasingu danego składnika aktywów.

5.9 Aktywa niematerialne

Nabyte aktywa niematerialne o zdefiniowanym okresie ekonomicznej użyteczności wykazuje się po koszcie pomniejszonym o umorzenie i skumulowaną utratę wartości. Amortyzację ujmuje się liniowo w szacowanym okresie ekonomicznej użyteczności. Oszacowany okres ekonomicznej użyteczności i metoda amortyzacji podlegają weryfikacji na koniec każdego okresu sprawozdawczego, a skutki zmian szacunków rozlicza się prospektywnie. Nabyte aktywa niematerialne o niezdefiniowanym okresie ekonomicznej użyteczności wykazuje się po koszcie pomniejszonym o skumulowaną utratę wartości.

Spółka na potrzeby kalkulacji amortyzacji dla aktywów niematerialnych o zdefiniowanym okresie ekonomicznej użyteczności stosuje okresy w przedziale od 2 do 10 lat.

5.10 Utrata wartości rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych

Na każdy dzień bilansowy Spółka dokonuje przeglądu wartości bilansowych posiadanego majątku trwałego i aktywów niematerialnych w celu stwierdzenia, czy nie występują przesłanki wskazujące na utratę ich wartości. Jeżeli stwierdzono istnienie przesłanek, szacowana jest wartość odzyskiwalna danego składnika aktywów, w celu ustalenia potencjalnego odpisu z tego tytułu.

Wartość odzyskiwalna ustalana jest jako wyższa spośród dwóch wartości: wartość godziwa pomniejszona o koszty sprzedaży lub wartość użytkowa. Wartość użytkowa odpowiada wartości bieżącej szacunku przyszłych przepływów pieniężnych zdyskontowanych przy użyciu odpowiedniej stopy dyskonta przed opodatkowaniem.

Jeżeli wartość odzyskiwalna jest niższa od wartości bilansowej składnika aktywów, wartość bilansową tego składnika lub jednostki pomniejsza się do wartości odzyskiwalnej. Stratę z tytułu utraty wartości ujmuje się niezwłocznie jako koszt okresu.

Wcześniej stwierdzona utrata wartości aktywów niefinansowych, oceniana jest na każdy dzień bilansowy pod kątem występowania przesłanek wskazujących na możliwość odwrócenia dokonanego odpisu.

Jeśli strata z tytułu utraty wartości ulega odwróceniu, wartość netto składnika aktywów (lub jednostki generującej przepływy pieniężne) zwiększana jest do nowej oszacowanej wartości odzyskiwalnej, nieprzekraczającej jednak wartości bilansowej tego składnika aktywów jaka byłaby ustalona, gdyby w poprzednich latach nie ujęto straty z tytułu utraty wartości składnika aktywów / jednostki generującej przepływy pieniężne. Odwrócenie straty z tytułu utraty wartości ujmuje się niezwłocznie w wynik.

5.11 Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych, udziały we wspólnych przedsięwzięciach

Inwestycje w jednostki zależne i stowarzyszone oraz wspólne przedsięwzięcia ujmowane są w cenie nabycia i pomniejszone o odpisy z tytułu trwałej utraty wartości. Wartość obejmowanych udziałów i akcji w zmian za aport prezentowana jest w wartości księgowej aportu wniesionego przez Spółkę.

5.12 Zapasy

Zapasy wyceniane są w koszcie lub wartości netto możliwej do uzyskania, zależnie od tego, która jest niższa. Rozchody zapasów dokonywane są metodą FIFO. Wartość możliwą do uzyskania stanowi szacunkowa cena sprzedaży netto zapasów pomniejszona o wszelkie koszty niezbędne do doprowadzenia sprzedaży do skutku.

Spółka tworzy odpisy aktualizujące wartość zapasów w przypadku występowania zapasu zbędnego lub uszkodzonego oraz w przypadku, gdy cena sprzedaży netto jest niższa niż jego wartość bilansowa. Odpisy aktualizujące wartość zapasów prezentowane są w pozycji zużycie materiałów i energii.

5.13 Należności handlowe oraz pozostałe należności

Należności handlowe stanowią kwoty należne od klientów za materiały sprzedane lub usługi wykonane w toku zwykłej działalności gospodarczej przedsiębiorstwa. Jeżeli spłaty należności można oczekiwać w ciągu jednego roku (lub w zwykłym cyklu działalności gospodarczej przedsiębiorstwa, jeżeli jest dłuższy), należności klasyfikuje się jako aktywa obrotowe. W przeciwnym wypadku, wykazuje się jako aktywa trwałe. Należności handlowe ujmuje się początkowo w wartości godziwej, przy czym wartością godziwą na moment początkowego rozpoznania należności jest wartość nominalna wynikająca z wystawionych faktur sprzedaży. Po początkowym ujęciu należności handlowe oraz pozostałe należności o charakterze finansowym wycenia się w wysokości zamortyzowanego kosztu przy zastosowaniu metody efektywnej stopy procentowej po pomniejszeniu z tytułu utraty wartości. Pozostałe należności niestanowiące aktywów finansowych wycenia się na dzień kończący okres sprawozdawczy w kwocie wymagającej zapłaty.

Odpisów aktualizujących wartość należności dokonuje się, gdy istnieją obiektywne dowody na to, że Spółka nie będzie w stanie otrzymać należnych kwot. Kwotę odpisu aktualizującego wartość należności stanowi różnica pomiędzy bieżącą wartością księgową a niższą od niej wartością odzyskiwalną. Odpis aktualizujący z tytułu utraty wartości należności ujmowany jest jako pozostałe koszty operacyjne.

5.14 Aktywa finansowe

Aktywa finansowe klasyfikuje się do następujących kategorii: aktywa wyceniane w wartości godziwej przez wynik (WGPW), dostępne do sprzedaży (DDS) oraz pożyczki i należności (PIN). Klasyfikacja zależy od charakteru i przeznaczenia aktywów finansowych i określa się ją w chwili początkowego ujęcia.

5.14.1 Klasyfikacja, ujmowanie i wycena

a) Aktywa wyceniane w wartości godziwej przez wynik (WGPW)

Kategoria ta obejmuje aktywa finansowe przeznaczone do obrotu. Składnik aktywów finansowych zalicza się do tej kategorii, jeżeli nabyty został przede wszystkim w celu sprzedaży w krótkim terminie. Instrumenty pochodne również zalicza się do przeznaczonych do obrotu, o ile nie są przedmiotem rachunkowości zabezpieczeń. Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik są początkowo ujmowane w wartości godziwej, natomiast koszty transakcyjne ujmowane są w wyniku. Zyski i straty z tytułu zmian wartości godziwej aktywów finansowych wycenianych w wartości godziwej przez wynik wykazuje się w pozycji Przychodów lub kosztów finansowych.

b) Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży (DDS)

Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży to niestanowiące instrumentów pochodnych instrumenty finansowe niezaliczone do pożyczek i należności, aktywów finansowych utrzymywanych do terminu wymagalności oraz aktywów finansowych wycenianych w wartości godziwej przez wynik finansowy. DDS ujmowane są według wartości godziwej na każdy dzień bilansowy.

Inwestycje kapitałowe DDS nienotowane na aktywnym rynku, których wartości godziwej nie da się wiarygodnie wycenić oraz instrumenty pochodne powiązane z nimi i rozliczane w formie przekazania takich nienotowanych inwestycji kapitałowych, wycenia się po koszcie pomniejszonym o utratę wartości na koniec każdego okresu sprawozdawczego. Zalicza się je do aktywów trwałych, o ile Spółka nie zamierza ich zbyć w ciągu 12 miesięcy od dnia bilansowego lub ich termin wymagalności nie przypada w tym okresie.

Dywidendę z instrumentów kapitałowych DDS ujmuje się w wynik w momencie nabycia przez Spółkę prawa do dywidendy.

c) Pożyczki i należności (PIN)

Pożyczki i należności to nie pochodne instrumenty finansowe o stałych lub możliwych do określenia płatnościach, nienotowane na aktywnym rynku. Pożyczki i należności wycenia się po koszcie zamortyzowanym metodą efektywnej stopy procentowej z uwzględnieniem utraty wartości.

Dochód odsetkowy ujmuje się stosując efektywną stopę procentową z wyjątkiem należności krótkoterminowych, przy których ujmowane odsetki byłyby nieznaczące.

5.14.2 Usunięcie z ksiąg rachunkowych

Aktywa finansowe wyłącza się z ksiąg rachunkowych, gdy prawa do uzyskiwania przepływów pieniężnych z ich tytułu wygasły lub zostały przeniesione, a Spółka dokonała przeniesienia zasadniczo całego ryzyka i pożytków z tytułu ich własności.

5.15 Utrata wartości aktywów finansowych

Na każdy dzień bilansowy Spółka ocenia, czy istnieją obiektywne przesłanki utraty wartości składnika aktywów finansowych lub grupy aktywów finansowych.

a) Aktywa finansowe ujmowane według zamortyzowanego kosztu

Jeżeli istnieją obiektywne przesłanki na to, że została poniesiona strata z tytułu utraty wartości pożyczek udzielonych i należności wycenianych według zamortyzowanego kosztu, to kwota odpisu aktualizującego z tytułu utraty wartości równa się różnicy pomiędzy wartością bilansową składnika aktywów finansowych a wartością bieżących oszacowanych przyszłych przepływów pieniężnych, zdyskontowanych z zastosowaniem pierwotnej (tj. ustalonej przy początkowym ujęciu) efektywnej stopy procentowej. Wartość bilansową składnika aktywów obniża się poprzez odpis aktualizujący. Kwotę straty ujmuje się w wyniku okresu. Jeżeli w następnym okresie odpis z tytułu utraty wartości zmniejszy się, a zmniejszenie to można w obiektywny sposób powiązać ze zdarzeniem następującym po ujęciu odpisu, to uprzednio ujęty odpis odwraca się. Późniejsze odwrócenie odpisu aktualizującego z tytułu utraty wartości ujmuje się w zysku lub stracie w zakresie, w jakim na dzień odwrócenia wartość bilansowa składnika aktywów nie przewyższa jego zamortyzowanego kosztu.

b) Aktywa finansowe ujmowane według kosztu

Jeżeli występują obiektywne przesłanki, że nastąpiła utrata wartości nienotowanego instrumentu kapitałowego, który nie jest wykazywany według wartości godziwej, gdyż jego wartości godziwej nie można wiarygodnie ustalić, albo instrumentu pochodnego, który jest powiązany i musi zostać rozliczony poprzez dostawę takiego nienotowanego instrumentu kapitałowego, to kwotę odpisu z tytułu utraty wartości ustala się jako różnicę pomiędzy wartością bilansową składnika aktywów finansowych oraz wartością bieżących oszacowanych przyszłych przepływów pieniężnych zdyskontowanych przy zastosowaniu bieżącej rynkowej stopy zwrotu dla podobnych aktywów finansowych.

c) Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży

Jeżeli występują obiektywne przesłanki, że nastąpiła utrata wartości składnika aktywów finansowych dostępnych do sprzedaży, to kwota stanowiąca różnicę pomiędzy ceną nabycia tego składnika aktywów (pomniejszona o wszelkie spłaty kapitału i odsetki) i jego bieżącą wartością godziwą, pomniejszoną o wszelkie odpisy z tytułu utraty wartości tego składnika uprzednio ujęte w zysku lub stracie, zostaje wyksięgowana z kapitału własnego i przeniesiona do zysku lub straty. Nie można ujmować w zysku lub stracie odwrócenia odpisu z tytułu utraty wartości instrumentów kapitałowych kwalifikowanych jako dostępne do sprzedaży. Jeżeli w następnym okresie wartość godziwa instrumentu dłużnego dostępnego do sprzedaży wzrośnie, a wzrost ten może być obiektywnie łączony ze zdarzeniem następującym po ujęciu odpisu z tytułu utraty wartości w zysku lub stracie, to kwotę odwracanego odpisu ujmuje się w zysku lub stracie.

5.16 Kompensowanie aktywów i zobowiązań finansowych

Aktywa i zobowiązania finansowe podlegają kompensacie, a kwota netto wykazywana jest w sprawozdaniu z sytuacji finansowej, jeżeli występuje prawnie egzekwowalny tytuł prawny do dokonania kompensaty ujmowanych kwot oraz jeżeli istnieje zamiar dokonania rozliczenia w kwocie netto bądź jednoczesnej realizacji składnika aktywów i spłaty zobowiązania. Prawnie egzekwowalny tytuł prawny nie może być uwarunkowany wystąpieniem określonego zdarzenia w przyszłości i musi być egzekwowalny w zwykłym trybie prowadzenia działalności oraz w przypadku niewywiązania się z płatności, niewypłacalności lub upadłości jednostki i wszystkich kontrahentów.

5.17 Pozostałe aktywa niefinansowe

Spółka ujmuje jako pozostałe aktywa niefinansowe czynne rozliczenia międzyokresowe kosztów oraz zaliczki na zakup rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz zapasów.

Czynne rozliczenia międzyokresowe ustalane są w wysokości poniesionych wiarygodnie ustalonych wydatków, jakie dotyczą przyszłych okresów i spowodują w przyszłości wpływ do jednostek korzyści ekonomicznych. Odpisy czynnych rozliczeń międzyokresowych kosztów mogą następować stosownie do upływu czasu lub wielkości świadczeń. Czas i sposób rozliczenia uzasadniony jest charakterem rozliczanych kosztów, z zachowaniem zasady ostrożności.

5.18 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

W jednostkowym sprawozdaniu z przepływów pieniężnych środki pieniężne i ich ekwiwalenty obejmują środki pieniężne w kasie, depozyty bankowe płatne na żądanie, inne krótkoterminowe inwestycje o wysokim stopniu płynności i o pierwotnym terminie wymagalności do trzech miesięcy.

5.19 Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży

Aktywa trwałe i grupy do sprzedaży klasyfikuje się jako przeznaczone do sprzedaży, jeśli ich wartość bilansowa zostanie odzyskana raczej w wyniku transakcji zbycia niż w wyniku ich dalszego użytkowania. Warunek ten uznaje się za spełniony wyłącznie wówczas, gdy wystąpienie transakcji zbycia jest bardzo prawdopodobne, a składnik aktywów (lub grupa do sprzedaży) jest dostępny do natychmiastowego zbycia w swoim obecnym stanie. Klasyfikacja składnika aktywów jako przeznaczonego do sprzedaży zakłada zamiar kierownictwa spółki do dokonania transakcji zbycia w ciągu roku od momentu zmiany klasyfikacji.

Aktywa trwałe (i grupy do sprzedaży) sklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży wycenia się po niższej spośród dwóch wartości: pierwotnej wartości bilansowej lub wartości godziwej, pomniejszonej o koszty związane ze sprzedażą.

5.20 Kapitał zakładowy

Kapitał zakładowy w jednostkowym sprawozdaniu finansowym wykazuje się w wysokości określonej w statucie i wpisanej w rejestrze sądowym Spółki.

5.21 Kredyty i pożyczki

Kredyty i pożyczki ujmuje się początkowo w wartości godziwej, pomniejszonej o poniesione koszty transakcyjne. Po początkowym ujęciu kredyty i pożyczki są wykazywane według zamortyzowanego kosztu, przy zastosowaniu metody efektywnej stopy procentowej.

5.22 Świadczenia pracownicze

Spółka zapewnia zatrudnionym pracownikom długoterminowe świadczenia w okresie zatrudnienia (nagrody jubileuszowe) oraz świadczenia po okresie zatrudnienia (odprawy emerytalne i rentowe, świadczenia przejazdowe i świadczenia z ZFŚS dla emerytów i rencistów, odprawy pośmiertne). Nagrody jubileuszowe są wypłacane pracownikom po przepracowaniu określonej liczby lat. Odprawy emerytalno - rentowe są wypłacane jednorazowo w momencie przejścia na emeryturę lub rentę. Wysokość odpraw emerytalno - rentowych i nagród jubileuszowych zależy od stażu pracy oraz średniego wynagrodzenia pracownika. Odprawy pośmiertne wypłacane są po śmierci pracownika. Spółka tworzy rezerwę na przyszłe zobowiązania z powyższych tytułów w celu przyporządkowania kosztów do okresów, których dotyczą. Pracownikom przysługują również świadczenia po okresie zatrudnienia w postaci świadczeń socjalnych z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych oraz kolejowych ulg przejazdowych. W sprawozdaniu z sytuacji finansowej Spółka ujmuje powyższe świadczenia w wartości bieżącej zobowiązania na dzień kończący okres sprawozdawczy.

Wysokość długoterminowych świadczeń w okresie zatrudnienia oraz świadczeń po okresie zatrudnienia wyliczana jest przez niezależną firmę aktuarialną metodą prognozowanych świadczeń jednostkowych. Wartość bieżącą zobowiązania z tego tytułu ustala się poprzez dyskontowanie szacowanych przyszłych wydatków pieniężnych - przy zastosowaniu stóp procentowych opartych na rynkowych stopach obligacji rządowych. Koszt bieżącego zatrudnienia programu określonych świadczeń ujmowany w wyniku jako koszt świadczeń pracowniczych, za wyjątkiem, gdy jest uwzględniony jako koszt wytworzenia składnika aktywów, odzwierciedla wzrost zobowiązania z tytułu określonych świadczeń wynikający z pracy wykonywanej przez pracowników w okresie bieżącym. Koszty przeszłego zatrudnienia ujmuje się od razu w wyniku finansowym. Koszt odsetek netto jest obliczany poprzez stosowanie stopy dyskonta do wartości netto zobowiązania z tytułu określonych i prezentowany w kosztach finansowych. Zyski i straty aktuarialne powstające z tytułu korekt założeń aktuarialnych ex post oraz zmian założeń aktuarialnych są odnoszone do kapitału własnego przez pozostałe całkowite dochody w okresie, w którym powstały. W przypadku nagród jubileuszowych odnoszone są w koszty okresu.

5.23 Rezerwy na zobowiązania

Rezerwy tworzone są w przypadku, kiedy na Spółce ciąży istniejący obowiązek, prawny lub zwyczajowo oczekiwany, wynikający ze zdarzeń przeszłych i gdy prawdopodobne jest, że wypełnienie tego obowiązku spowoduje konieczność wypływu środków pieniężnych oraz można dokonać wiarygodnego szacunku kwoty tego zobowiązania.

Ujmowana kwota rezerwy odzwierciedla możliwie najdokładniejszy szacunek kwoty wymaganej do rozliczenia bieżącego zobowiązania na dzień bilansowy, z uwzględnieniem ryzyka i niepewności związanej z tym zobowiązaniem. W przypadku wyceny rezerwy metodą szacunkowych przepływów pieniężnych koniecznych do rozliczenia bieżącego zobowiązania, jej wartość bilansowa odpowiada wartości bieżącej tych przepływów (w przypadku gdy wpływ pieniądza w czasie jest istotny). Jeśli zachodzi prawdopodobieństwo, że część lub całość korzyści ekonomicznych wymaganych do rozliczenia rezerwy będzie można odzyskać od strony trzeciej, należność tę ujmuje się jako składnik aktywów, jeśli prawdopodobieństwo odzyskania tej kwoty jest odpowiednio wysokie i da się ją wiarygodnie wycenić.

5.24 Zobowiązania handlowe oraz pozostałe zobowiązania

Zobowiązania stanowią obecny, wynikający ze zdarzeń przeszłych obowiązek Spółki, którego wypełnienie, według oczekiwań, spowoduje wypływ z jednostki środków zawierających w sobie korzyści ekonomiczne.

Zobowiązania krótkoterminowe obejmują zobowiązania handlowe oraz pozostałe zobowiązania, które stają się wymagalne w ciągu 12 miesięcy od dnia kończącego okres sprawozdawczy. Zobowiązania w początkowym ujęciu wykazuje się w wartości godziwej, przy czym wycena ta odpowiada kwocie wymaganej zapłaty lub wielkości zobowiązania, zaś w okresie późniejszym zobowiązania finansowe wykazuje się według zamortyzowanego kosztu, stosując metodę efektywnej stopy procentowej (w przypadku zobowiązań handlowych odpowiada to kwocie wymagającej zapłaty), natomiast pozostałe zobowiązania o charakterze niefinansowym - w kwocie wymagającej zapłaty.

Zobowiązania długoterminowe w początkowym ujęciu wykazuje się w wartości godziwej, pomniejszonej o poniesione koszty transakcyjne, zaś w okresie późniejszym wykazuje się je według zamortyzowanego kosztu, stosując metodę efektywnej stopy procentowej. Zwiększenie (zmniejszenie) zobowiązania w związku z upływem czasu jest ujmowane jako koszty (przychody) finansowe.

5.25 Instrumenty pochodne i rachunkowość zabezpieczeń

Pochodne instrumenty finansowe ujmuje się początkowo w wartości godziwej na dzień zawarcia kontraktu, a następnie aktualizuje się ich wycenę do poziomu aktualnej wartości godziwej. Metoda ujmowania powstających przy tym zysków lub strat zależy od tego, czy instrument pochodny uznany został za instrument zabezpieczający, czy też nie. Jeżeli tak, to metoda ujmowania zysków lub strat zależy również od charakteru pozycji zabezpieczanej. Spółka wyznacza niektóre instrumenty pochodne jako zabezpieczenia określonego ryzyka związanego z wysoce prawdopodobnymi planowanymi transakcjami (zabezpieczenie przepływów pieniężnych).

Przy zawieraniu transakcji Spółka dokumentuje związek pomiędzy instrumentami zabezpieczającymi, a pozycjami zabezpieczanymi, a także cele zarządzania ryzykiem i strategię związaną z zawieraniem różnych transakcji zabezpieczających. Spółka dokumentuje również - zarówno na dzień rozpoczęcia zabezpieczenia, jak i na bieżąco - swoją ocenę tego, czy instrumenty pochodne wykorzystywane w transakcjach zabezpieczających są wysoce skuteczne w kompensowaniu zmian wartości godziwej lub przepływów pieniężnych zabezpieczanych pozycji.

Całkowita wartość godziwa zabezpieczających instrumentów pochodnych zaliczana jest do aktywów trwałych lub zobowiązań długoterminowych, jeśli czas pozostały do terminu zapadalności dla zabezpieczanej pozycji przekracza 12 miesięcy, albo do aktywów obrotowych lub zobowiązań krótkoterminowych, jeśli czas pozostały do terminu zapadalności dla zabezpieczanej pozycji nie przekracza 12 miesięcy. Instrumenty pochodne przeznaczone do obrotu zalicza się do aktywów obrotowych lub zobowiązań krótkoterminowych. Efektywną część zmian wartości godziwej instrumentów pochodnych wyznaczonych i kwalifikujących się jako zabezpieczenia przepływów pieniężnych ujmuje się w pozostałych całkowitych dochodach. Zyski lub straty z tytułu części nieefektywnej ujmuje się od razu w wyniku. Kwoty nagromadzone w kapitale własnym reklasyfikuje się do wyniku finansowego w okresach, w których pozycja zabezpieczana wpłynęła na wynik.

W ramach instrumentów pochodnych Spółka ujmuje opcję put/call z tytułu nabycia udziałów niekontrolujących, której metodologia wyceny została szczegółowo opisana w Nocie 33.1.3 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

6. Przychody ze sprzedaży usług

6.1 Produkty i usługi segmentu operacyjnego

Spółka nie wyróżnia segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiada tylko jeden produkt, któremu przypisane są wszystkie świadczone przez Spółkę usługi. Spółka prowadzi działalność tylko w ramach jednego segmentu - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Zarząd Spółki analizuje dane finansowe w układzie, w jakim zostały zaprezentowane w niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym.

Przychody Spółki uzyskiwane od klientów zewnętrznych w przekroju obszarów geograficznych przedstawia Nota 6.2 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

6.2 Informacje geograficzne

Spółka definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. W wyniku przeprowadzonej w tym przekroju analizy ustalono następujące wnioski: Spółka działa w jednym głównym obszarze geograficznym – Polsce, będącym krajem jej siedziby. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych poza Polską w 2016 i 2015 roku nie przekroczyła 12% całkowitych przychodów ze sprzedaży usług. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekracza 5% przychodów ze sprzedaży usług.

Poniżej przedstawiono przychody ze sprzedaży usług Spółki od klientów zewnętrznych w rozbiciu na miejsce ich siedziby:

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Polska	2 828 797	3 114 232
Czechy	128 522	111 632
Niemcy	108 707	91 732
Słowacja	41 701	56 612
Cypr	39 816	46 804
Pozostałe kraje	60 622	51 933
Razem	3 208 165	3 472 945

6.3 Informacje o wiodących klientach

W okresie zakończonym 31 grudnia 2016 roku udział w sprzedaży usług do dwóch grup kapitałowych przekraczał 10% i wynosił odpowiednio 12,9% i 12,8% sumy przychodów ze sprzedaży usług. W okresie zakończonym 31 grudnia 2015 roku udział w sprzedaży usług do dwóch grup kapitałowych przekraczał 10% i wynosił odpowiednio 11,7% i 13,2% sumy przychodów ze sprzedaży usług.

6.4 Struktura przychodów ze sprzedaży usług

W ramach prowadzonej działalności Spółka wyróżnia grupy świadczonych usług zaprezentowanych w niniejszej Nocie. Zarząd Spółki nie dokonuje jednak oceny wyników działalności Spółki ani nie decyduje o alokacji zasobów do grup świadczonych usług przy uwzględnieniu poniższego podziału, a więc poszczególne grupy usług zaprezentowane poniżej nie mogą być traktowane jako segmenty operacyjne Spółki.

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	3 095 973	3 360 873
Przychody bocznicowe i trakcyjne	62 067	69 352
Pozostałe przychody ⁽¹⁾	50 125	42 720
Razem	3 208 165	3 472 945

⁽¹⁾ Pozycja pozostałych przychodów za rok zakończony 31 grudnia 2016 roku obejmuje głównie przychody z tytułu wynajmu składników majątku w kwocie 31.963 tysięcy złotych, usług wsparcia administracyjnego w kwocie 5.639 tysięcy złotych oraz napraw taboru w kwocie 5.189 tysięcy złotych. W roku zakończonym 31 grudnia 2015 roku pozycja ta obejmowała głównie przychody z tytułu wynajmu składników majątku w kwocie 24.781 tysięcy złotych, usług wsparcia administracyjnego w kwocie 4.951 tysięcy złotych oraz napraw taboru w kwocie 4.441 tysięcy złotych.

7. Koszty rodzajowe

7.1 Amortyzacja i odpisy aktualizujące

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych	469 762	376 008
Amortyzacja aktywów niematerialnych	14 793	15 760
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy z tytułu trwałej utraty wartości:		
Rzeczowe aktywa trwałe	(9 711)	153 833
Aktywa trwale klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	24 029
Razem	474 844	569 630

7.2 Zużycie materiałów i energii

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Zużycie paliwa	105 847	146 348
Zużycie materiałów	45 224	45 775
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	381 442	396 907
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy aktualizujące	(1 559)	5 928
Pozostałe	1 701	675
Razem	532 655	595 633

7.3 Usługi obce

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Usługi dostępu do linii zarządców infrastruktury	658 145	681 877
Usługi remontowe	66 887	59 620
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	115 262	135 928
Usługi transportowe	98 661	79 387
Usługi telekomunikacyjne	5 914	7 535
Usługi prawne, doradcze i podobne	12 755	29 736
Usługi informatyczne	45 516	49 836
Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych	26 055	27 655
Usługi przeładunkowe	26 210	26 465
Pozostałe usługi	23 122	16 912
Razem	1 078 527	1 114 951

7.4 Koszty świadczeń pracowniczych

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Wynagrodzenia	871 847	902 296
Koszty ubezpieczeń społecznych	174 205	183 008
Koszty odpisów na ZFŚS	18 911	21 108
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	28 386	31 862
Świadczenia po okresie zatrudnienia	6 352	1 626
Program Dobrowolnych Odejść Pracowników	-	63 862
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(12 389)	19 988
Pozostałe koszty świadczeń pracowniczych	1 789	6 140
Razem	1 089 101	1 229 890

7.5 Pozostałe koszty rodzajowe

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Podróże służbowe	26 308	26 719
Reklama i reprezentacja	5 184	8 223
Ubezpieczenia majątkowe	7 568	7 296
Pozostałe	2 760	2 373
Razem	41 820	44 611

8. Pozostałe przychody i koszty operacyjne

8.1 Pozostałe przychody operacyjne

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Zyski ze zbycia		
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	3 226	2 009
Rozwiązane odpisy aktualizujące		
Należności z tytułu dostaw i usług	2 631	3 695
Pozostałe należności	29	-
	<u>2 660</u>	<u>3 695</u>
Pozostałe		
Kary i odszkodowania	14 389	13 417
Rozwiązanie rezerwy na kary UOKiK	357	4 399
Rozwiązanie pozostałych rezerw	1 220	6 189
Odsetki od należności handlowych i pozostałych i zobowiązań handlowych	1 789	1 227
Spisane zobowiązania handlowe	3 359	-
Inne	3 090	-
	1 362	838
Razem	<u>31 452</u>	<u>31 774</u>

8.2 Pozostałe koszty operacyjne

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Utworzone odpisy aktualizujące		
Należności z tytułu dostaw i usług	3 760	2 863
Pozostałe		
Kary i odszkodowania	7 382	14 495
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	5 548	2 971
Rezerwa na kary UOKiK	2 032	12 192
Pozostałe rezerwy	4 604	24
Koszty sądowe i egzekucyjne	503	747
Koszty świadczeń przejazdowych dla osób niebędących pracownikami	2 084	1 771
Odsetki od zobowiązań handlowych i pozostałych	1 263	173
Ujemne różnice kursowe netto od należności i zobowiązań handlowych	-	567
Inne	1 188	1 101
Razem	<u>28 364</u>	<u>36 904</u>

9. Przychody i koszty finansowe

9.1 Przychody finansowe

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Przychody odsetkowe i dywidendy		
Lokaty i rachunki bankowe	252	3 407
Udzielone pożyczki (w tym cash pool)	536	304
Pozostałe	184	341
	<u>972</u>	<u>4 052</u>
Przychody z tytułu dywidend	19 560	33 022
Razem przychody odsetkowe i dywidendy	<u>20 532</u>	<u>37 074</u>
Pozostałe		
Zyski z udziałów i akcji, w tym:		
Rozwiązane odpisy aktualizujące wartość udziałów i akcji	-	4 516
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	3 434
Razem	<u>20 532</u>	<u>45 024</u>

9.2 Koszty finansowe

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Koszty odsetkowe		
Odsetki od kredytów i pożyczek (w tym cash pool)	16 358	11 566
Odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego	2 956	4 697
Odsetki od zobowiązań długoterminowych	2 587	5 193
Pozostałe (w tym odsetki od rozrachunków publiczno-prawnych)	582	1 687
Razem koszty odsetkowe	<u>22 483</u>	<u>23 143</u>
Pozostałe		
Straty z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w wartości godziwej przez wynik finansowy, w tym:		
Wycena walutowych kontraktów forward	(94)	(623)
Wycena opcji put / call na nabycie udziałów w AWT B.V.	12 065	27 696
	<u>11 971</u>	<u>27 073</u>
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	19 094	17 609
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	5 318	-
Inne	1 245	1 126
Razem	<u>60 111</u>	<u>68 951</u>

10. Podatek dochodowy

10.1 Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Bieżący podatek dochodowy		
Bieżące obciążenie podatkowe	673	92
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	290	-
	963	92
Odroczony podatek dochodowy		
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	(3 088)	(25 074)
	(2 125)	(24 982)

Bieżące obciążenie podatkowe jest obliczane na podstawie obowiązujących przepisów podatkowych. Zastosowanie tych przepisów różnicuje wynik podatkowy od księgowego wyniku brutto, w związku z wyłączeniem przychodów niepodlegających opodatkowaniu i kosztów niestanowiących kosztów uzyskania przychodów oraz pozycji kosztów i przychodów, które nigdy nie będą podlegały opodatkowaniu. Obciążenia podatkowe są wyliczane w oparciu o stawki podatkowe obowiązujące w danym roku obrotowym. Obecne przepisy nie zakładają zróżnicowania stawek podatkowych dla przyszłych okresów.

Organy podatkowe mogą przeprowadzić kontrolę ksiąg rachunkowych i rozliczeń podatkowych w ciągu 5 lat od zakończenia roku, w którym złożono deklaracje podatkowe i obciążyć Spółkę dodatkowym wymiarem podatku wraz z karami i odsetkami.

10.2 Uzgodnienie efektywnej stawki podatkowej

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(70 690)	(139 107)
Koszt podatku dochodowego wg stawki 19%	(13 431)	(26 430)
Efekt podatkowy przychodów niebędących przychodami według przepisów podatkowych, w tym:		
Dywidendy	(3 716)	(6 274)
Rozwiązanie niepodatkowych rezerw i odpisów aktualizujących	(197)	(3 215)
Odzyskany podatek VAT	(1 195)	(528)
Pozostałe	(687)	(497)
	(5 795)	(10 514)
Efekt podatkowy kosztów niestanowiących kosztów uzyskania przychodów według przepisów podatkowych, w tym:		
PFRON	3 702	3 752
Utworzenie niepodatkowych rezerw i odpisów aktualizujących	971	2 741
Trwałe różnice w kosztach związanych z rzeczowymi aktywami trwałymi	534	560
Koszty reprezentacji	492	434
Kary i odszkodowania	739	1 595
Wycena instrumentów finansowych	7 555	-
Podatek VAT nie do odliczenia	1 332	723
Pozostałe	1 146	-
	16 471	9 805
Efekt strat podatkowych niewykorzystanych w okresie	340	2 157
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	290	-
	(2 125)	(24 982)

Obowiązująca w Polsce stawka podatku dochodowego od osób prawnych w latach 2015 - 2016 wynosiła 19%.

10.3 Podatkowa Grupa Kapitałowa

Począwszy od 1 stycznia 2015 roku Spółka funkcjonowała w ramach Podatkowej Grupy Kapitałowej (PGK). W roku zakończonym 31 grudnia 2015 roku PGK nie osiągnęła zakładanej rentowności na poziomie 3% w związku z powyższym drugi rok podatkowy PGK został zakończony 31 marca 2016 roku, a tym samym PGK przestała istnieć. Rozpoczęty z dniem 1 kwietnia 2016 roku nowy rok podatkowy dla Spółki obejmował okres kolejnych 9 miesięcy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku.

W dniu 29 września 2016 roku została podpisana umowa pomiędzy spółkami z Grupy PKP CARGO o utworzenie podatkowej grupy kapitałowej na okres trzech lat podatkowych, począwszy od dnia 1 stycznia 2017 roku. W skład PGK wchodzi: PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o., PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o., PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o. oraz PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. PKP CARGO S.A. pełni w PGK rolę spółki dominującej oraz spółki reprezentującej w zakresie obowiązków wynikających z Ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz z przepisów Ordynacji podatkowej. Decyzją z dnia 21 listopada 2016 roku Naczelnik Pierwszego Mazowieckiego Urzędu Skarbowego w Warszawie dokonał rejestracji umowy o utworzeniu podatkowej grupy kapitałowej PKP CARGO Podatkowa Grupa Kapitałowa.

Ustawa o podatku dochodowym od osób prawnych traktuje podatkową grupę kapitałową jako odrębnego podatnika podatku dochodowego (CIT). Oznacza to, że spółki wchodzące w skład PGK tracą odrębną podmiotowość dla celów podatku CIT a podmiotowość tę zyskuje PGK jako całość. Przedmiotem opodatkowania w PGK będzie dochód ustalony od łącznego dochodu grupy, obliczonego jako nadwyżka sumy dochodów wszystkich spółek tworzących grupę nad sumą ich strat. Odrębność podmiotowa PGK istnieje wyłącznie na gruncie podatku dochodowego od osób prawnych. Nie należy jej utożsamiać z odrębną podmiotowością prawną. Nie przenosi się ona również na grunt innych podatków, w szczególności każda ze spółek tworzących PGK jest nadal odrębnym podatnikiem podatku VAT, podatku od czynności cywilnoprawnych, a także płatnikiem podatku dochodowego od osób fizycznych.

Zgodnie z zawartymi umowami, gdy dana spółka należąca do PGK wykazuje zysk podatkowy, przekazuje odpowiednią kwotę podatku dochodowego do PKP CARGO S.A., która rozlicza się z Urzędem Skarbowym jako spółka reprezentująca. Z kolei gdy spółka należąca do PGK poniesie stratę podatkową to korzyść podatkowa z tego tytułu w trakcie roku przypada na spółkę reprezentującą, czyli PKP CARGO S.A. Ostateczne rozliczenie pomiędzy spółkami należącymi do PGK następuje po złożeniu przez spółkę reprezentującą deklaracji rocznej. Zostają wówczas ustalone ostateczne wartości podatku przypadającego na poszczególne spółki z uwzględnieniem proporcjonalnego udziału w wyniku podatkowym i wykorzystaniem strat podatkowych generowanych przez inne podmioty w PGK. Spółki tworzące podatkową grupę kapitałową muszą spełnić szereg wymogów, obejmujących między innymi: odpowiedni poziom kapitałów, udział spółki dominującej w kapitałach spółek tworzących PGK na poziomie minimum 95%, brak powiązań kapitałowych między spółkami zależnymi, brak zaległości podatkowych, osiągnięcie udziału dochodu w przychodach na poziomie przynajmniej 3% (liczonego dla całej PGK) oraz zawieranie transakcji z podmiotami spoza PGK wyłącznie na warunkach rynkowych. Naruszenie powyższych wymogów będzie oznaczać rozwiązanie podatkowej grupy kapitałowej i utratę przez nią statusu podatnika.

10.4 Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Przeszacowanie wartości godziwej instrumentów finansowych wyznaczonych jako zabezpieczenie przepływów pieniężnych	(899)	-
Zyski / (straty) aktuarialne świadczeń po okresie zatrudnienia	4 345	9 453
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	3 446	9 453

10.5 Saldo aktywów i rezerw z tytułu odroczonego podatku dochodowego

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	153 064	148 156
Rezerwy z tytułu odroczonego podatku odroczonego	(76 820)	(71 554)
Razem	76 244	76 602

10.5.1 Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego

Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 01/01/2016 (zbadane)	Ujęte w wyniku	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Różnice przejściowe dotyczące składników (rezerw) / aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego:				
Rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży (w tym leasing finansowy)	(66 075)	(6 477)	-	(72 552)
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	3 788	(3 788)	-	-
Zobowiązania długoterminowe	(587)	492	-	(95)
Zapasy	(68)	306	-	238
Należności - odpisy aktualizujące	3 447	361	-	3 808
Naliczone odsetki dotyczące aktywów	(82)	(64)	-	(146)
Naliczone odsetki dotyczące zobowiązań	-	182	-	182
Rezerwy na świadczenia pracownicze	119 862	(10 166)	(4 345)	105 351
Pozostałe rezerwy	1 098	187	-	1 285
Rozliczenia międzyokresowe kosztów	6 220	(691)	-	5 529
Rozliczenia międzyokresowe przychodów	(4 742)	760	-	(3 982)
Niewypłacone świadczenia pracownicze	5 988	60	-	6 048
Różnice kursowe	1 568	(261)	928	2 235
Wycena instrumentów pochodnych	5 264	(5 280)	(29)	(45)
Pozostałe	921	(921)	-	-
	76 602	(25 300)	(3 446)	47 856
Niewykorzystane straty podatkowe ⁽¹⁾	-	28 388	-	28 388
Razem	76 602	3 088	(3 446)	76 244

⁽¹⁾ Na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka rozpoznała aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego od straty podatkowej poniesionej w okresie od 1 kwietnia do 31 grudnia 2016 roku. Strata ta będzie możliwa do odliczenia w trakcie kolejnych pięciu lat podatkowych po zakończeniu funkcjonowania Podatkowej Grupy Podatkowej. Zdaniem Zarządu Spółki na dzień 31 grudnia 2016 roku nie istnieje ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów.

Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)	Stan na 01/01/2015 (zbadane)	Ujęte w wyniku	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Różnice przejściowe dotyczące składników (rezerw) / aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego:				
Rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży (w tym leasing finansowy)	(140 505)	74 430	-	(66 075)
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	-	3 788	-	3 788
Zobowiązania długoterminowe	(1 574)	987	-	(587)
Zapasy	(1 212)	1 144	-	(68)
Należności - odpisy aktualizujące	3 853	(406)	-	3 447
Naliczone odsetki dotyczące aktywów	(528)	446	-	(82)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	181 712	(52 397)	(9 453)	119 862
Pozostałe rezerwy	1 246	(148)	-	1 098
Rozliczenia międzyokresowe kosztów	5 980	240	-	6 220
Rozliczenia międzyokresowe przychodów	(7 036)	2 294	-	(4 742)
Niewypłacone świadczenia pracownicze	7 036	(1 048)	-	5 988
Różnice kursowe	6 956	(5 388)	-	1 568
Wycena instrumentów pochodnych	120	5 144	-	5 264
Pozostałe	-	921	-	921
	56 048	30 007	(9 453)	76 602
Niewykorzystane straty podatkowe	4 933	(4 933)	-	-
Razem	60 981	25 074	(9 453)	76 602

10.6 Straty podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywów z tytułu podatku odroczonego

Na dzień 31 grudnia 2016 roku jak i na dzień 31 grudnia 2015 roku nie wystąpiły nieujęte aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego.

11. Rzeczowe aktywa trwałe

Rok zakończony 31 grudnia 2016 (zbadane)	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej						Razem
	Grunty	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie		
Wartość brutto							
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	123 576	465 446	196 392	4 522 864	23 255	16 574	5 348 107
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Nabycie	-	-	-	-	-	437 532	437 532
Leasing finansowy	-	-	-	1 945	-	-	1 945
Przeklasyfikowanie z APS	6 489	-	-	94 689	-	-	101 178
Rozliczenie środków trwałych w budowie	-	2 768	12 015	417 835	430	(433 048)	-
Dotacja do aktywów trwałych	-	-	-	-	-	(5 407)	(5 407)
Sprzedaż	-	-	(74)	(2 114)	(10)	-	(2 198)
Aport	-	-	(6 546)	-	-	-	(6 546)
Likwidacja	-	(8 928)	(1 903)	(99 303)	(334)	(1 648)	(112 116)
Pozostałe	-	-	(3)	(84)	(78)	-	(165)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	130 065	459 286	199 881	4 935 832	23 263	14 003	5 762 330
Skumulowane umorzenie							
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	-	68 796	126 857	1 414 717	16 698	-	1 627 068
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Koszty amortyzacji	-	24 824	16 180	426 638	2 120	-	469 762
Przeklasyfikowanie z APS	-	-	-	41 234	-	-	41 234
Sprzedaż	-	-	(62)	(647)	(10)	-	(719)
Aport	-	-	(3 215)	-	-	-	(3 215)
Likwidacja	-	(2 235)	(1 710)	(94 199)	(299)	-	(98 443)
Pozostałe	-	-	(3)	(39)	(78)	-	(120)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	-	91 385	138 047	1 787 704	18 431	-	2 035 567
Skumulowana utrata wartości							
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	-	8 022	-	147 799	-	2 502	158 323
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Przeklasyfikowanie z APS	1 495	-	-	22 451	-	-	23 946
Ujęcie odpisu	-	335	-	-	-	-	335
Rozwiązanie odpisu	-	-	-	(10 046)	-	-	(10 046)
Wykorzystanie odpisu	-	(6 679)	-	(1 067)	-	(42)	(7 788)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	1 495	1 678	-	159 137	-	2 460	164 770
Wartość netto							
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	123 576	388 628	69 535	2 960 348	6 557	14 072	3 562 716
<i>w tym leasing finansowy</i>	-	-	6 950	186 768	-	-	193 718
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	128 570	366 223	61 834	2 988 991	4 832	11 543	3 561 993
<i>w tym leasing finansowy</i>	-	-	3 513	167 126	-	-	170 639

11. Rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

Rok zakończony 31 grudnia 2015 (zbadane)	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej						Razem
	Grunty	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie		
Wartość brutto							
Stan na 1 stycznia 2015 roku (zbadane)	125 393	451 872	184 887	4 395 143	19 061	12 654	5 189 010
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Nabycie	-	-	-	-	-	410 866	410 866
Leasing finansowy	-	-	4 471	2 659	-	-	7 130
Pozostałe	-	-	-	576	-	-	576
Rozliczenie środków trwałych w budowie	-	19 404	11 652	364 765	4 581	(400 402)	-
Dotacja do aktywów trwałych	-	-	-	-	-	(6 544)	(6 544)
Sprzedaż	-	-	(163)	(733)	(158)	-	(1 054)
Aport	-	-	(4 293)	-	-	-	(4 293)
Likwidacja	-	-	(162)	(147 510)	(228)	-	(147 900)
Przeklasyfikowanie do APS	(1 817)	(5 830)	-	(91 969)	-	-	(99 616)
Pozostałe	-	-	-	(67)	(1)	-	(68)
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	123 576	465 446	196 392	4 522 864	23 255	16 574	5 348 107
Skumulowane umorzenie							
Stan na 1 stycznia 2015 roku (zbadane)	-	52 412	112 128	1 263 602	14 193	-	1 442 335
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Koszty amortyzacji	-	18 031	17 786	337 394	2 797	-	376 008
Pozostałe	-	-	-	28	-	-	28
Sprzedaż	-	-	(48)	(733)	(158)	-	(939)
Aport	-	-	(2 882)	-	-	-	(2 882)
Likwidacja	-	-	(127)	(142 257)	(133)	-	(142 517)
Przeklasyfikowanie do APS	-	(1 647)	-	(43 300)	-	-	(44 947)
Pozostałe	-	-	-	(17)	(1)	-	(18)
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	-	68 796	126 857	1 414 717	16 698	-	1 627 068
Skumulowana utrata wartości							
Stan na 1 stycznia 2015 roku (zbadane)	-	2 690	-	-	-	1 800	4 490
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Ujęcie odpisu	-	5 332	-	147 799	-	702	153 833
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	-	8 022	-	147 799	-	2 502	158 323
Wartość netto							
Stan na 1 stycznia 2015 roku (zbadane)	125 393	396 770	72 759	3 131 541	4 868	10 854	3 742 185
<i>w tym leasing finansowy</i>	-	-	4 335	243 732	-	-	248 087
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	123 576	388 628	69 535	2 960 348	6 557	14 072	3 562 716
<i>w tym leasing finansowy</i>	-	-	6 950	186 768	-	-	193 718

11. Rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

Na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz na dzień 31 grudnia 2015 roku wartość taboru należącego do Spółki bez ważnych świadectw sprawności technicznej wynosiła odpowiednio 267.659 tysięcy złotych oraz 255.547 tysięcy złotych. Zarząd Spółki rozważa, ze względu na niedostateczny stan techniczny, likwidację około 450 lokomotyw oraz około 800 wagonów.

Świadectwo sprawności technicznej jest dokumentem wystawianym indywidualnie dla każdego pojazdu kolejowego potwierdzającym ważność badań technicznych i tym samym przydatność w procesie przewozowym. Świadectwo sprawności technicznej jest wystawiane bezpośrednio po wykonanych czynnościach utrzymaniowych na poziomie P4 lub P5 oraz w momencie przekazania do eksploatacji nowych i zmodernizowanych pojazdów. Tabor bez ważnego świadectwa sprawności technicznej stanowi dla Spółki:

- rezerwę pojazdów, z której możliwe jest po wykonaniu napraw na poziomie P4 i P5 pozyskanie dodatkowych zasobów do zwiększenia pracy przewozowej,
- niezbędny zasób pojazdów kolejowych do rotacji w procesie utrzymania. Wykonanie naprawy P4 lub P5 trwa od około 30 do 90 dni w zależności od typu pojazdu. Aby nie dopuścić do zmniejszenia ilości wagonów i lokomotyw z ważnym świadectwem sprawności technicznej wykorzystywanych w eksploatacji konieczne jest dysponowanie większą grupą pojazdów, aby po utracie ważności świadectwa sprawności technicznej przez dany pojazd mógł on być zastępowany najpóźniej w tym samym dniu innym po wykonanej naprawie i wystawionym nowym świadectwie.

11.1 Utrata wartości rzeczowych aktywów trwałych

Na dzień 30 czerwca 2016 roku, z uwagi na utrzymującą się niższą wartość rynkową aktywów netto Spółki od ich wartości bilansowej, Spółka zdecydowała o przeprowadzeniu testów na utratę wartości aktywów trwałych.

Testy na utratę wartości zostały przeprowadzone w odniesieniu do ośrodka wypracowującego środki pieniężne poprzez ustalenie jego wartości odzyskiwalnej na poziomie wartości użytkowej. Za ośrodek wypracowujący środki pieniężne uznano aktywa na poziomie całej Spółki ze względu na jednorodność prowadzonej działalności.

Wartość odzyskiwalna analizowanych aktywów została ustalona w oparciu o oszacowanie ich wartości użytkowej metodą zdyskontowanych przepływów pieniężnych netto na podstawie projekcji finansowych przygotowanych na lata 2016-2025. Zdaniem Spółki przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwałe wykorzystywane przez Spółkę mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności.

Kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości użytkowej testowanego ośrodka wypracowującego środki pieniężne na dzień 30 czerwca 2016 roku były następujące:

- w całym okresie szczegółowej projekcji skumulowany roczny wzrost (CAGR) masy towarowej będzie kształtował się na poziomie 0,6%,
- przyjęcie średniego ważonego kosztu kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie projekcji na poziomie 5,83% w ujęciu realnym,
- po okresie prognozy założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 0,3% w ujęciu realnym.

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość bilansową testowanych aktywów wobec czego Spółka nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów.

Poniżej przedstawiono szacowaną wysokość odpisu aktualizującego na dzień 30 czerwca 2016 roku przy zmianie wyłącznie poniższych kluczowych parametrów z zachowaniem stałego poziomu pozostałych założeń:

	PKP CARGO	
	- 0,3 p.p.	+ 0,3 p.p.
WACC	Brak odpisu	18 422
Wzrost po okresie prognozy szczegółowej	Brak odpisu	Brak odpisu

Na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka przeanalizowała przesłanki pochodzące zarówno z wewnętrznych jak i z zewnętrznych źródeł informacji, które mogą mieć wpływ na przyjęte założenia kluczowych parametrów zastosowanych w modelu na utratę wartości aktywów. Zdaniem Zarządu Spółki wielkości i kierunki zmian kluczowych założeń przyjętych przy przeprowadzeniu testów na utratę wartości aktywów na dzień 30 czerwca 2016 roku nie mają wpływu na utratę wartości aktywów na dzień 31 grudnia 2016 roku. W związku z powyższym Zarząd Spółki nie stwierdził konieczności ponownego przeprowadzenia testu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów.

Dodatkowo, na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka dokonała aktualizacji odpisów z tytułu trwałej utraty wartości taboru kolejowego bez ważnych świadectw sprawności technicznej. W wyniku zmiany ilostanu przedmiotowego taboru Spółka dokonała rozwiązania odpisu aktualizującego w wysokości 10.046 tysięcy złotych.

12. Aktywa niematerialne

Rok zakończony 31 grudnia 2016 (zbadane)	Licencje - oprogramowanie komputerowe	Inne aktywa niematerialne	Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	Razem
Wartość brutto				
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	141 172	6 877	15 837	163 886
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>				
Nabycie	-	-	6 335	6 335
Rozliczenie aktywów niematerialnych w trakcie dostosowywania	13 137	-	(13 137)	-
Likwidacja	(1 729)	-	-	(1 729)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	152 580	6 877	9 035	168 492
Skumulowane umorzenie				
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	98 758	5 892	-	104 650
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>				
Koszty amortyzacji	14 154	639	-	14 793
Likwidacja	(1 729)	-	-	(1 729)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	111 183	6 531	-	117 714
Wartość netto				
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	42 414	985	15 837	59 236
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	41 397	346	9 035	50 778
Rok zakończony 31 grudnia 2015 (zbadane)	Licencje - oprogramowanie komputerowe	Inne aktywa niematerialne	Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	Razem
Wartość brutto				
Stan na 1 stycznia 2015 roku (zbadane)	112 015	6 877	25 988	144 880
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>				
Nabycie	-	-	19 006	19 006
Rozliczenie aktywów niematerialnych w trakcie dostosowywania	29 157	-	(29 157)	-
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	141 172	6 877	15 837	163 886
Skumulowane umorzenie				
Stan na 1 stycznia 2015 roku (zbadane)	84 277	4 613	-	88 890
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>				
Koszty amortyzacji	14 481	1 279	-	15 760
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	98 758	5 892	-	104 650
Wartość netto				
Stan na 1 stycznia 2015 roku (zbadane)	27 738	2 264	25 988	55 990
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	42 414	985	15 837	59 236

Na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz 31 grudnia 2015 roku Spółka nie stwierdziła konieczności rozpoznania odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów niematerialnych w trakcie dostosowywania.

13. Jednostki zależne

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek zależnych na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz na 31 grudnia 2015 roku przedstawiają się następująco:

L.p.	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Spółkę	
				Stan na 31/12/2016	Stan na 31/12/2015
1	PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy, przeładunek towarów oraz sprzedaż hurtowa i detaliczna odpadów i złomu	Małaszewicze	100,0%	100,0%
2	PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o.	Działalność usługowa w zakresie przeładunku towarów w pozostałych punktach przeładunkowych	Żurawica	100,0%	100,0%
3	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	Działalność w zakresie kompleksowej obsługi bocznic	Warszawa	100,0%	100,0%
4	PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	Obsługa spedycyjna	Warszawa	100,0%	100,0%
5	PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Warszawa	100,0%	100,0%
6	PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	Działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów oraz odzysk surowców	Warszawa	100,0%	100,0%
7	CARGOTOR Sp. z o.o.	Zarządzanie infrastrukturą logistyczną i usługową w postaci bocznic kolejowych i torów, udostępnianie tej infrastruktury przewoźnikom kolejowym	Warszawa	100,0%	100,0%
8	ONECARGO Sp. z o.o.	Transport kolejowy towarów	Warszawa	100,0%	100,0%
9	ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy	Warszawa	100,0%	100,0%
10	Advanced World Transport B.V.	Działalność holdingowa i finansowa	Amsterdam	80,0%	80,0%

Informacje na temat jednostek zależnych pośrednio (należące do **PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.**) są następujące:

L.p.	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Jednostkę zależną (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2016	Stan na 31/12/2015
11	Trade Trans Karya Sp. z o.o.	Przeładunek towarów, skład celny	Lublin	100,0%	100,0%
12	Transgaz S.A.	Agencja transportowa	Zalesie k. Małaszewicze	64,0%	64,0%
13	Trade Trans Finance Sp. z o.o.	Obsługa finansowo-księgową	Warszawa	100,0%	100,0%
14	PPHU "Ukpol" Sp. z o.o.	Przeładunek towarów, usługi handlowe	Werchrata	100,0%	100,0%
15	Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.	Przeładunek towarów, skład celny	Braniewo	100,0%	100,0%
16	PKP CARGO CONNECT GmbH ⁽¹⁾	Obsługa celna i spedycyjna	Hamburg	100,0%	-

⁽¹⁾ W dniu 25 kwietnia 2016 roku Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. podjęło uchwałę, w której wyraziło zgodę na objęcie przez PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. 100% udziałów, w liczbie 25.000 o wartości nominalnej 1 EUR każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 25.000 EUR, w nowo tworzonej spółce zależnej PKP CARGO CONNECT GmbH.

13. Jednostki zależne (cd.)

Informacje na temat jednostek zależnych pośrednio (należące do **Grupy AWT**) są następujące:

L.p.	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Jednostkę zależną (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2016	Stan na 31/12/2015
17	Advanced World Transport a.s.	Świadczenie kompleksowych usług: przewozy kolejowe, spedycja kolejowa, obsługa bocznicowa, naprawy taboru	Ostrawa	100,0%	100,0%
18	AWT ROSCO a.s.	Zarządzanie taborem, wynajem taboru	Ostrawa	100,0%	100,0%
19	AWT Čechofracht a.s.	Spedycja kolejowa oraz obsługa celna	Praga	100,0%	100,0%
20	AWT Rekultivace a.s.	Świadczenie kompleksowych usług: rekultywacja terenu, usługi budowlane, gospodarowanie odpadami, projektowanie zagospodarowania przestrzennego	Hawierzów-Sucha Średnia	100,0%	100,0%
21	AWT Rail HU Zrt.	Świadczenie kompleksowych usług: przewozy kolejowe, spedycja kolejowa, obsługa bocznicowa	Budapeszt	100,0%	100,0%
22	AWT Coal Logistics s.r.o.	Spedycja kolejowa	Praga	100,0%	100,0%
23	AWT Rail SK, a. s	Przewozy kolejowe, spedycja kolejowa	Bratysława	100,0%	100,0%
24	AWT Rail PL Sp.z o.o. w likwidacji ⁽¹⁾	Spedycja kolejowa	Rybnik	100,0%	100,0%
25	AWT DLT s.r.o.	Usługi bocznicowe	Kladno	100,0%	100,0%
26	G.I.B., s.r.o. w likwidacji ⁽²⁾	Spedycja kolejowa	Praga	-	100,0%
27	AWT Trading s.r.o.	Handel produktami przeznaczonymi dla wojska	Pietwałd	100,0%	100,0%
28	AWT Rekultivace PL Sp. z o.o.	Świadczenie kompleksowych usług: rekultywacja terenu, usługi budowlane, gospodarowanie odpadami, projektowanie zagospodarowania przestrzennego	Cieszyn	100,0%	100,0%
29	Spedrapid Sp. z o.o. ⁽³⁾	Spedycja kolejowa	Gdynia	-	66,0%
30	RND s.r.o.	Spedycja kolejowa, monitoring przewozów	Ołomuniec	51,0%	51,0%

⁽¹⁾ W dniu 7 sierpnia 2015 roku odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników AWT Rail PL Sp. z o.o., na którym została podjęta uchwała w sprawie rozwiązania i otwarcia postępowania likwidacyjnego spółki. Zmiana ta została zarejestrowana w rejestrze sądowym w dniu 15 marca 2016 roku.

⁽²⁾ W dniu 21 grudnia 2016 roku spółka G.I.B. s.r.o. w likwidacji została wykreślona z czeskiego rejestru przedsiębiorców, z uwagi na zakończenie postępowania likwidacyjnego.

⁽³⁾ W dniu 6 grudnia 2016 roku AWT Čechofracht a.s. dokonała sprzedaży 66% posiadanych udziałów w kapitale zakładowym spółki Spedrapid Sp. z o.o., tym samym Spedrapid Sp. z o.o. przestała być podmiotem powiązany PKP CARGO S.A.

14. Jednostki stowarzyszone

Szczegółowe informacje o jednostkach stowarzyszonych Spółki na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz na dzień 31 grudnia 2015 roku przedstawiają się następująco:

L.p.	Nazwa jednostki stowarzyszonej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Spółkę (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2016	Stan na 31/12/2015
1	COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o. ⁽¹⁾	Obsługa morsko-lądowa kontenerowych ładunków	Gdynia	20,0%	20,0%
2	Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS Sp. z o.o. w likwidacji	Obsługa spedycyjna	Gdynia	44,0%	44,0%

⁽¹⁾ W dniu 19 października 2016 roku Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników COSCO POLAND Sp. z o.o. podjęło uchwałę w sprawie zmiany nazwy spółki na COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.

Informacje na temat jednostek stowarzyszonych pośrednio (należące do **PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.**) są następujące:

L.p.	Nazwa jednostki stowarzyszonej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Jednostkę zależną (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2016	Stan na 31/12/2015
3	Rentrans Cargo Sp. z o.o.	Transport kolejowy	Szczecin	29,3%	29,3%
4	Gdański Terminal Kontenerowy S.A.	Przeładunek, magazynowanie, transport i spedycja	Gdańsk	41,9%	41,9%

Informacje na temat jednostek stowarzyszonych pośrednio (należące do **Grupy AWT**) są następujące:

L.p.	Nazwa jednostki stowarzyszonej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Jednostkę zależną (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2016	Stan na 31/12/2015
5	CD Logistics, a.s.	Spedycja kolejowa	Praga	22,0%	22,0%
6	DEPOS Horni Sucha, a.s.	Zarządzanie składowiskiem odpadów	Horni Sucha	20,6%	20,6%

15. Wspólne przedsięwzięcia

Spółka posiada bezpośrednio oraz pośrednio poprzez spółki zależne **PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.** oraz **AWT B.V.** udziały we wspólnych przedsięwzięciach, odpowiednio:

L.p.	Nazwa wspólnego przedsięwzięcia (współkontrolowanej jednostki)	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Spółkę i Jednostki zależne (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2016	Stan na 31/12/2015
1	Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	Obsługa terminalowa w transporcie intermodalnym, usługi przeładunku zabezpieczenia wysyłki towarów paletyzowanych, masowych towarów hutniczych	Sławków	50,0%	50,0%
2	POL – RAIL S.r.l.	Transport kolejowy międzynarodowy	Rzym	50,0%	50,0%
3	Cargosped Składy Celne Sp. z o.o. w likwidacji	Składowanie towarów na składzie celnym, przechowywanie towarów w magazynie krajowym oraz obsługa składowanych towarów	Gdańsk	50,0%	50,0%
4	LEX Logistics Express, s.r.o.	Działalność spedycyjna i transportowa oraz wynajem nieruchomości	Praga	50,0%	50,0%

16. Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Advanced World Transport B.V.	427 300	427 300
CARGOTOR Sp. z o.o.	20 182	20 182
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	1 100	1 100
ONECARGO Sp. z o.o.	5	5
ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.	5	5
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	84 181	84 181
PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	40 439	40 439
PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o.	10 703	10 703
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	12 676	12 676
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	16 319	16 319
POL – RAIL S.r.l.	1 870	1 870
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	123 194	119 863
Razem	737 974	734 643

16.1 Zmiana wartości inwestycji w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Inwestycje w jednostkach zależnych		
Bilans otwarcia	731 673	259 876
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	(2 696)	(7 561)
Zwiększenia	3 331	475 306
nabycie ⁽¹⁾	3 331	470 790
rozwiązanie odpisu aktualizującego	-	4 516
Zmniejszenia	-	3 509
inne	-	3 509
Bilans zamknięcia	735 004	731 673
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	(2 696)	(2 696)
Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach		
Bilans otwarcia	2 970	2 970
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	(1 018)	(1 018)
Bilans zamknięcia	2 970	2 970
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	(1 018)	(1 018)

⁽¹⁾ Zgodnie z Uchwałą Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. z dnia 25 lutego 2016 roku kapitał zakładowy spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. został podwyższony poprzez ustanowienie nowych udziałów o łącznej wartości 4.700 tysięcy złotych pokrytych wkładem niepieniężnym. Wartość objętych udziałów odpowiada wartości księgowej środków trwałych przekazanych w formie aportu. W okresie zakończonym 31 grudnia 2015 roku pozycja zwiększeń obejmuje głównie nabycie udziałów w spółkach AWT B.V.

Na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz na dzień 30 czerwca 2016 roku jednostka zależna AWT B.V. przeprowadziła test na utratę wartości aktywów Grupy AWT. Główną przesłankę stanowiło złożenie do sądu wniosku o upadłość spółki OKD a.s., która jest istotnym kontrahentem Grupy AWT.

Kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości użytkowej testowanych ośrodków wypracowujących środki pieniężne na dzień 31 grudnia 2016 roku były następujące:

- za ośrodek wypracowujący środki pieniężne uznano całość aktywów należących do Grupy AWT, które głównie są wykorzystywane do obsługi klientów na czeskim rynku kolejowym,
- wolumen przewożonych ładunków dla istotnego klienta przyjęto na poziomie zaplanowanego wydobycia węgla oraz uwzględniono plan likwidacji poszczególnych kopalń, w okresie rezydualnym nie uwzględniono żadnych wolumenów z tego tytułu,
- przyjęcie średniego ważonego kosztu kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie projekcji na poziomie 4,95% w ujęciu realnym (uwzględniono premię za specyficzne ryzyko związane z głównym klientem),
- wzrost wynagrodzeń w okresie rezydualnym na poziomie 0,15% w ujęciu realnym, w przypadku pozostałych parametrów nie założono wzrostu.

16.1 Zmiana wartości inwestycji w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach (cd.)

Wyniki testu nie wykazały potrzeby ujęcia odpisu aktualizującego wartość udziałów w AWT B.V.

Do kluczowych założeń modelu testu na utratę wartości zaliczono WACC oraz wskaźnik wzrostu przyszłych przepływów pieniężnych po okresie prognoz. Zmiana WACC o +/- 0,3 p.p. oraz poziomu wzrostu przyszłych przepływów pieniężnych po okresie prognozy o +0,3 p.p. (dla zmiany -0,3 p.p. nie kalkulowano wrażliwości z uwagi na fakt, iż przepływy pieniężne nie zakładają wzrostu w okresie rezydualnym) nie powoduje konieczności rozpoznania odpisu aktualizującego wartość udziałów w AWT B.V.

17. Pozostałe aktywa finansowe

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Instrumenty pochodne		
Forwardy walutowe	235	-
Inwestycje w udziały i akcje		
Udziały i akcje w jednostkach polskich ⁽¹⁾	6 021	6 021
Pozostałe		
Cash pool	-	25 057
Razem aktywa finansowe	6 256	31 078
Aktywa długoterminowe	6 169	6 021
Aktywa krótkoterminowe	87	25 057
Razem	6 256	31 078

⁽¹⁾ Wartość odpisu aktualizującego inwestycje w udziały i akcje na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz na dzień 31 grudnia 2015 roku wynosiła 11.833 tysięcy złotych.

18. Pozostałe aktywa niefinansowe

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	14 673	-
Ubezpieczenia	7 159	6 793
Czynsze dzierżawne	-	1 188
Usługi informatyczne	1 049	1 070
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	745	788
	23 626	9 839
Pozostałe		
Zaliczki na zakup niefinansowych aktywów trwałych ⁽¹⁾	3 697	13 385
Inne	555	688
	4 252	14 073
Razem aktywa niefinansowe	27 878	23 912
Aktywa długoterminowe	8 162	18 927
Aktywa krótkoterminowe	19 716	4 985
Razem	27 878	23 912

⁽¹⁾ Na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz na dzień 31 grudnia 2015 roku pozycja obejmowała głównie zaliczki zapłacone w ramach zawartej umowy na dostawę 15 lokomotyw wielosystemowych odpowiednio w kwocie 2.639 tysięcy złotych oraz 12.326 tysięcy złotych. Zgodnie z harmonogramem wynikającym z umowy lokomotywy są odbierane w okresie od lutego 2016 roku do czerwca 2017 roku. Szczegółowe informacje na temat przedmiotowej umowy zostały opisane w Nocie 36 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

19. Zapasy

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Materiały brutto	65 148	70 124
Odpisy aktualizujące (-)	(5 447)	(9 381)
Materiały netto	59 701	60 743

Zestawienie zmian odpisu aktualizującego wartość zapasów	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Bilans otwarcia	9 381	3 453
Zawiązanie	-	5 928
Rozwiązanie	(1 559)	-
Wykorzystanie	(2 375)	-
Bilans zamknięcia	5 447	9 381

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 zmiany w zakresie odpisu aktualizującego wartość zapasów dotyczą głównie wykorzystania odpisu aktualizującego w wysokości 2.375 tysięcy złotych w związku z fizyczną kasacją i sprzedażą elementów wyeksploatowanego taboru kolejowego oraz rozwiązania odpisu w wysokości 1.559 tysięcy złotych w związku z aktualizacją wartości pozostałych zapasów.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2015 zmiany w zakresie odpisu aktualizującego wartość zapasów dotyczyły głównie zawiązania odpisu aktualizującego w wysokości 5.288 tysięcy złotych w związku ze spadkiem wartości złomowej wyeksploatowanego taboru kolejowego przeznaczonego do kasacji.

20. Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Należności z tytułu dostaw i usług	455 619	435 341
Odpis aktualizujący należności	(47 657)	(58 008)
Razem	407 962	377 333
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	7	4
Rozrachunki publiczno – prawne	4 583	3 948
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	-	648
Pozostałe rozrachunki	1 055	2 295
Razem	413 607	384 228
Aktywa krótkoterminowe	413 607	384 228
Razem	413 607	384 228

Pozycja należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności obejmuje należności od jednostek powiązanych. Szczegółowe informacje na temat należności z tytułu dostaw i usług od jednostek powiązanych zaprezentowano w Nocie 34.1 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

20.1 Analiza wiekowa należności z tytułu dostaw i usług

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Należności nieprzeterminowane	385 863	340 548
Należności przeterminowane		
do 90 dni	15 793	31 970
od 91-365 dni	5 944	3 458
powyżej 365 dni	362	1 357
Razem	407 962	377 333
Średni wiek należności (dni)	46	40

20.2 Zmiany stanu odpisów aktualizujących na należności z tytułu dostaw i usług

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Stan na początek okresu sprawozdawczego	58 008	59 600
Zawiązanie	3 760	2 863
Wykorzystanie	(12 153)	(760)
Rozwiązanie	(2 631)	(3 695)
Wycena walutowa	673	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	47 657	58 008

21. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Dla celów sporządzenia sprawozdania z przepływów pieniężnych środki pieniężne i ich ekwiwalenty obejmują środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych z uwzględnieniem lokat z terminem zapadalności do 3 miesięcy. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec roku obrotowego wykazane w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych można w następujący sposób uzgodnić do pozycji bilansowych:

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	152 895	79 467
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	459 095	4 630
Razem	611 990	84 097

w tym:

Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania	6 845	9 478
---	-------	-------

Na dzień 31 grudnia 2016 oraz na dzień 31 grudnia 2015 roku środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmują głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadów i gwarancji.

22. Wyjaśnienie zmian bilansowych oraz pozostałych korekt w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych

(Zwiększenie) / zmniejszenie salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	(29 379)	38 943
Zmiana stanu należności netto z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	2	4
Zmiana stanu należności z tytułu odsetek	(238)	(654)
Pozostałe	(564)	-
Zmiana stanu należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	(30 179)	38 293

(Zwiększenie) / zmniejszenie stanu zapasów	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	1 042	15 016
Zmiana stanu zapasów przeklasyfikowanych ze środków trwałych	2 795	4 579
Zmiana stanu zapasów w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	3 837	19 595

22. Wyjaśnienie zmian bilansowych oraz pozostałych korekt w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych (cd.)

(Zwiększenie) / zmniejszenie pozostałych aktywów	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	20 856	279 234
Zmiana stanu zapłaconych zaliczek na zakup środków trwałych	(9 688)	12 326
Zmiana stanu pozostałych aktywów z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	-	(300 000)
Zmiana stanu należności z tytułu udzielonych pożyczek	-	(433)
Zmiana stanu należności w ramach cash pooling	(25 057)	25 057
Pozostałe	-	(1 384)
Zmiana stanu pozostałych aktywów w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	(13 889)	14 800

Zwiększenie / (zmniejszenie) salda zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	(124 481)	64 934
Zmiana stanu zobowiązań netto z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych	34 980	29 638
Pozostałe	-	1 340
Zmiana stanu zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	(89 501)	95 912

Zwiększenie / (zmniejszenie) pozostałych zobowiązań finansowych	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	31 273	(31 687)
Zmiana stanu zobowiązania w ramach cash pooling	(19 218)	58 760
Zmiana stanu pozostałych zobowiązań finansowych w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	12 055	27 073

Pozostałe korekty	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Zyski / (straty) aktuarialne ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	22 868	49 751
Efektowną część zysków / (strat) związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych	151	-
Pozostałe korekty w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	23 019	49 751

23. Transakcje niepieniężne

W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2016 roku oraz 31 grudnia 2015 roku główne transakcje niepieniężne dotyczące działalności inwestycyjnej i finansowej, które nie zostały odzwierciedlone w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych przedstawiały się następująco:

Aporty przekazane do spółek zależnych

W roku 2016 Spółka przekazała do spółki zależnej PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. aport w postaci składników rzeczowych aktywów trwałych o wartości 3.331 tysięcy złotych. Aport został przekazany tytułem podniesienia kapitału podstawowego spółki zależnej. W roku 2015 Spółka przekazała do spółki zależnej PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o. aport w postaci składnika rzeczowych aktywów trwałych o wartości 1.411 tysięcy złotych. Aport został przekazany tytułem podniesienia kapitału podstawowego spółki zależnej.

Nabycie składników aktywów w formie leasingu finansowego

W roku 2016 Spółka w ramach zawartych umów leasingu finansowego nabyła składniki majątku trwałego o wartości 1.945 tysięcy złotych. W roku 2015 Spółka w ramach zawartych umów leasingu finansowego nabyła składniki majątku trwałego o wartości 7.130 tysięcy złotych.

23. Transakcje niepieniężne (cd.)

Likwidacja taboru kolejowego

W momencie podjęcia decyzji o likwidacji księgowej składnika taboru kolejowego jego wartość rezydualna ujmowana jest w pozycji zapasów. W roku 2016 wartość rezydualna składników majątku trwałego przeklasyfikowanych do zapasów wyniosła 2.795 tysięcy złotych, natomiast w roku 2015 wyniosła 4.579 tysięcy złotych.

24. Aktywa trwale klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży (APS)

Na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz 31 grudnia 2015 roku aktywa trwale klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży prezentowały się następująco:

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Grunty	1 817	6 811
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	4 183	4 183
Środki transportu	-	33 067
Razem	6 000	44 061

Na dzień 31 grudnia 2016 roku pozycja aktywów trwałych klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży (APS) obejmuje nieruchomość zlokalizowaną przy ulicy Lubelskiej w Warszawie. Sprzedaż przedmiotowej nieruchomości nie została sfinalizowana w okresie 12 miesięcy od dnia jej klasyfikacji do pozycji APS, mimo to Spółka jest w dalszym ciągu zdecydowana wypełnić swój plan sprzedaży i podejmuje aktywne działania w celu jego realizacji. Istnieje wysokie prawdopodobieństwo, że sprzedaż przedmiotowej nieruchomości zostanie sfinalizowana w 2017 roku.

W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2016 roku miały miejsce następujące zmiany w ramach pozycji APS:

- Spółka dokonała sprzedaży części oferowanego taboru, realizując na transakcjach zysk w wysokości 588 tysięcy złotych. Pozostała część oferowanego taboru nie znalazła nabywcy, dlatego Spółka jest w trakcie analizy możliwości alternatywnego wykorzystania przedmiotowego taboru. Z uwagi na fakt, iż kryteria uprawniające do klasyfikacji przedmiotowych składników jako przeznaczone do sprzedaży przestały być spełnione, Spółka w okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2016 roku dokonała ich przekwalifikowania do pozycji rzeczowych aktywów trwałych. Przedmiotowe składniki objęte były odpisem aktualizującym do wysokości aktualnej wartości rezydualnej, stąd zmiana w zakresie prezentacji tych składników nie miała wpływu na wyniki Spółki w 2016 roku.
- Spółka dokonała przeklasyfikowania nieruchomości zlokalizowanych w rejonie Ostaszewa do pozycji rzeczowych aktywów trwałych, z uwagi na brak pewności co do dalszego ich przeznaczenia do sprzedaży. Zmiana w zakresie prezentacji przedmiotowych nieruchomości nie miała wpływu na wyniki Spółki w 2016 roku.

Poniżej zaprezentowano zmiany w zakresie aktywów przeznaczonych do sprzedaży w 2016 i 2015 roku:

Rok zakończony 31 grudnia 2016 (zbadane)	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej			
	Grunty		Środki transportu	Razem
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	6 811	4 183	33 067	44 061
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>				
Przeklasyfikowanie do pozycji rzeczowych aktywów trwałych	(4 994)	-	(31 004)	(35 998)
Sprzedaż	-	-	(2 063)	(2 063)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	1 817	4 183	-	6 000

Rok zakończony 31 grudnia 2015 (zbadane)	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej			
	Grunty		Środki transportu	Razem
Stan na 1 stycznia 2015 roku (zbadane)	4 994	-	12 566	17 560
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>				
Przeklasyfikowanie z pozycji rzeczowych aktywów trwałych	1 817	4 183	48 669	54 669
Sprzedaż	-	-	(4 139)	(4 139)
Zawiązanie odpisu aktualizującego	-	-	(24 029)	(24 029)
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	6 811	4 183	33 067	44 061

25. Kapitał własny

25.1 Kapitał zakładowy

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239 346	2 239 346

Na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz na dzień 31 grudnia 2015 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.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku oraz w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2015 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Spółki.

25.2 Kapitał zapasowy

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Kapitał zapasowy, w tym:	589 202	589 202
Nadwyżka wartości emisji ponad wartość nominalną akcji (agio)	201 260	201 260
Odpisy z zysku (tworzone ustawowo)	48 712	48 712
Odpisy z zysku (ponad ustawową wartość)	199 248	199 248
Kapitał utworzony z umorzenia akcji	139 982	139 982

Zgodnie z wymogami Kodeksu Spółek Handlowych, podmioty mające status spółek akcyjnych są obowiązane utworzyć kapitał zapasowy na pokrycie straty. Do tej kategorii kapitału przelewa się co najmniej 8% zysku za dany rok obrotowy wykazanego w jednostkowym sprawozdaniu spółki, dopóki kapitał ten nie osiągnie co najmniej jednej trzeciej kapitału podstawowego jednostki. O użyciu kapitału zapasowego rozstrzyga Walne Zgromadzenie, jednakże części kapitału zapasowego w wysokości jednej trzeciej kapitału zakładowego można użyć jedynie na pokrycie straty wykazanej w jednostkowym sprawozdaniu finansowym i nie podlega ona podziałowi na inne cele. Kwota przeznaczona do podziału między wspólników może być powiększona o niepodzielone zyski z lat ubiegłych oraz o kwoty przeniesione z utworzonego z zysków kapitału zapasowego. Agio stanowi nadwyżkę wartości emisji ponad wartość nominalną akcji emitowanych przez Spółkę przeniesioną na kapitał zapasowy bez możliwości wypłaty dywidendy. Kapitał utworzony z umorzenia akcji powstał w wyniku obniżenia kapitału zakładowego Spółki w roku 2013 z przeznaczeniem na pokrycie strat.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zapasowym Spółki.

25.3 Zyski zatrzymane

Zyski zatrzymane Spółki obejmują:

- wynik finansowy roku bieżącego,
- niepodzielone zyski oraz niepokryte straty z lat ubiegłych,
- różnice z przejścia na MSSF UE.

W dniu 11 maja 2016 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwały w sprawie zatwierdzenia Jednostkowego Sprawozdania Finansowego za rok 2015, pokrycia straty Spółki za rok 2015 w kwocie 114.125 tysięcy złotych z zysków lat przyszłych oraz niewypłacenia dywidendy za rok 2015.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2015 roku zmiany w ramach zysków zatrzymanych i kapitału zapasowego wynikały z podjętej uchwały w dniu 21 kwietnia 2015 roku przez Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. w sprawie podziału zysku netto osiągniętego w 2014 roku w wysokości 58.610 tysięcy złotych w następujący sposób:

- kwotę 4.689 tysięcy złotych przeznaczono na kapitał zapasowy;
- kwotę 53.921 tysięcy złotych przeznaczono na wypłatę dywidendy.

Dodatkowo, na wypłatę dywidendy przeznaczono kwotę 56.255 tysięcy złotych pochodzącą z zysków zatrzymanych. Dywidenda w kwocie 110.176 tysięcy złotych została wypłacona w dniu 26 czerwca 2015 roku.

26. Zysk / (strata) na akcję

Zysk / (strata) wykorzystana do obliczenia podstawowego i rozwodnionego zysku / (straty) na akcję:

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
--	---	---

Zysk / (strata) wykorzystany do wyliczenia podstawowego zysku / (straty) na akcję	(68 565)	(114 125)
--	-----------------	------------------

26.1 Podstawowy zysk / (strata) na akcję

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
--	---	---

Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917
Podstawowy zysk / (strata) na akcję (PLN na akcję)	(1,53)	(2,55)

Zysk / (strata) netto przypadająca na jedną akcję za każdy okres ustalana jest jako iloraz zysku / (straty) netto za dany okres i średniej ważonej liczby akcji występujących w tym okresie.

26.2 Rozwodniony zysk / (strata) przypadająca na jedną akcję

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
--	---	---

Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917
Rozwodniony zysk / (strata) na akcję (PLN na akcję)	(1,53)	(2,55)

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku oraz 31 grudnia 2015 roku nie wystąpiły transakcje o charakterze rozwadniającym.

27. Kredyty bankowe i pożyczki

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Kredyty bankowe	1 348 394	589 219
Zobowiązania długoterminowe	1 170 224	459 305
Zobowiązania krótkoterminowe	178 170	129 914
Razem	1 348 394	589 219

27.1 Kredyty bankowe i pożyczki - podział na waluty / rodzaj stopy procentowej

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Stopa zmienna		
WIBOR - PLN	1 143 643	576 856
EURIBOR - EUR	204 751	12 363
Razem	1 348 394	589 219

27.2 Zmiana stanu kredytów bankowych i pożyczek

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Stan na początek okresu sprawozdawczego	589 219	294 083
Zaciągnięcie	884 467	424 773
Spłata	(131 143)	(129 630)
Naliczone odsetki	957	-
Wycena walutowa	4 894	(7)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	1 348 394	589 219

27.3 Podsumowanie umów kredytowych

Umowy kredytów inwestycyjnych zawierane były głównie na finansowanie planu inwestycyjnego oraz akwizycji. Stopą referencyjną dla umów kredytowych jest WIBOR 1M, 3M oraz 6M powiększony o marżę, a także EURIBOR 3M powiększony o marżę. Umowy były zawierane na okres powyżej 5 lat. Spłata zaciągniętych zobowiązań wynikających z zawartych umów kredytowych jest dokonywana w PLN i EUR. Szczegóły dotyczące kredytów bankowych Spółki zostały przedstawione poniżej:

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Zabezpieczenia	Warunki oprocentowania	Termin spłaty	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	Bankowy tytuł egzekucyjny	WIBOR 1M + marża	21.03.2016	-	1 630
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	Bankowy tytuł egzekucyjny	WIBOR 1M + marża	31.03.2016	-	2 233
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	Bankowy tytuł egzekucyjny	WIBOR 1M + marża	30.06.2017	4 210	12 690
Kredyt inwestycyjny	Bank Pekao S.A.	PLN	Bankowy tytuł egzekucyjny	WIBOR 1M + marża	31.12.2017	9 840	19 680
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	PLN	Bankowy tytuł egzekucyjny	WIBOR 1M + marża	31.03.2021	377 478	464 123
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	PLN	Brak zabezpieczeń	WIBOR 3M + marża	29.05.2020	59 608	76 500
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego ⁽¹⁾	EUR	Oświadczenie notarialne o poddaniu się egzekucji	EURIBOR 3M + marża	20.12.2026	66 373	12 363
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego ⁽¹⁾	EUR	Oświadczenie notarialne o poddaniu się egzekucji	EURIBOR 3M + marża	20.12.2026	75 884	-
Kredyt inwestycyjny	Bank Pekao S.A. ⁽²⁾	PLN	Oświadczenie notarialne o poddaniu się egzekucji	WIBOR 3M + marża	31.12.2026	649 759	-
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju ⁽³⁾	PLN	Brak zabezpieczeń	WIBOR 6M + marża	25.09.2027	42 748	-
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny ⁽⁴⁾	EUR	Brak zabezpieczeń	EURIBOR 3M + marża	29.08.2031	62 494	-
Razem						1 348 394	589 219

⁽¹⁾ W dniu 16 listopada 2015 roku Spółka zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego dwie umowy o kredyty inwestycyjne do maksymalnej łącznej wysokości 100.000 tysięcy EUR. Kredyty przeznaczone są na finansowanie zakupu lokomotyw wielosystemowych oraz planowanych akwizycji. Na dzień 31 grudnia 2016 roku łączna kwota wykorzystanych kredytów wyniosła 32.149 tysięcy EUR, natomiast na dzień 31 grudnia 2015 roku 2.901 tysięcy EUR.

⁽²⁾ W dniu 16 listopada 2015 roku została zawarta umowa kredytowa z Bankiem Pekao S.A., na podstawie której udostępniony został kredyt inwestycyjny do maksymalnej wysokości 700.000 tysięcy złotych, przeznaczony na finansowanie planowanych akwizycji oraz nakładów inwestycyjnych. Na dzień 31 grudnia 2016 roku kwota wykorzystanego kredytu wyniosła 649.500 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2015 roku kredyt nie był wykorzystywany.

⁽³⁾ W dniu 23 grudnia 2015 roku została zawarta umowa kredytowa z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju, na podstawie której udostępniony został kredyt inwestycyjny do maksymalnej wysokości 100.000 tysięcy EUR, przeznaczony na refinansowanie zakupu spółki AWT B.V. Na dzień 31 grudnia 2016 roku kwota wykorzystanego kredytu wyniosła 42.450 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2015 roku kredyt nie był wykorzystywany.

⁽⁴⁾ W dniu 19 lipca 2016 roku została zawarta umowa z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na podstawie której został udostępniony Spółce kredyt inwestycyjny do maksymalnej wysokości 40.000 tysięcy EUR, przeznaczony na finansowanie i/lub refinansowanie zakupu lokomotyw wielosystemowych. Na dzień 31 grudnia 2016 roku kwota wykorzystanego kredytu wyniosła 14.123 tysięcy EUR.

27.4 Niewykorzystane linie kredytowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	PLN	-	5 627
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego ⁽¹⁾	EUR	300 171	51 560
Kredyt inwestycyjny	Bank Pekao S.A.	PLN	50 500	100 000
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju	EUR	398 160	426 150
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny ⁽²⁾	PLN	155 000	-
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	EUR	113 918	-
Kredyt w rachunku bieżącym	mBank S.A.	PLN	100 000	100 000
Kredyt w rachunku bieżącym	ING Bank Śląski S.A.	PLN	-	19 000
		Razem	1 117 749	702 337

⁽¹⁾ W dniu 14 marca 2017 roku został zawarty aneks do umowy kredytu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, na mocy którego okres dostępności przedmiotowego kredytu został wydłużony z dnia 31 grudnia 2016 roku do dnia 27 grudnia 2017 roku

⁽²⁾ W dniu 18 marca 2016 roku został zawarty aneks do umowy kredytu z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, na mocy którego udostępniono Spółce kredyt w wysokości 155.000 tysięcy złotych.

27.5 Naruszenie postanowień umów kredytowych

Zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2016 roku nie doszło do naruszenia warunków umów kredytowych.

28. Pozostałe zobowiązania finansowe

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Instrumenty pochodne		
Forwardy walutowe	-	10
Zobowiązanie netto z tytułu wyceny opcji put i call na udziały niedające kontroli w AWT ⁽¹⁾	39 761	27 696
	39 761	27 706
Pozostałe		
Cash pool	19 218	-
Razem	58 979	27 706
Zobowiązania długoterminowe	-	27 696
Zobowiązania krótkoterminowe	58 979	10
Razem	58 979	27 706

⁽¹⁾ Szczegółowe informacje zostały opisane w Nocie 33.1.3 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

29. Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu

Na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka w ramach obowiązujących umów leasingu finansowego użytkuje wagony towarowe, samochody oraz sprzęt informatyczny. Umowy były zawierane na okres od 3 do 7 lat. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR były EURIBOR 3M i 6M, natomiast dla umów zawartych w PLN - WIBOR 1M i 3M.

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)			Stan na 31/12/2015 (zbadane)		
	Oplaty minimalne	Przyszłe obciążenia finansowe	Wartość bieżąca opłat minimalnych	Oplaty minimalne	Przyszłe obciążenia finansowe	Wartość bieżąca opłat minimalnych
Nie dłużej niż 1 rok	44 669	(1 493)	43 176	52 016	(3 102)	48 914
Dłużej niż 1 rok i do 5 lat	36 605	(446)	36 159	77 302	(1 969)	75 333
Razem	81 274	(1 939)	79 335	129 318	(5 071)	124 247
Długoterminowe	36 605	(446)	36 159	77 302	(1 969)	75 333
Krótkoterminowe	44 669	(1 493)	43 176	52 016	(3 102)	48 914
Razem	81 274	(1 939)	79 335	129 318	(5 071)	124 247

30. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	206 603	252 337
Rozliczenia międzyokresowe bierne kosztów	22 127	23 779
Zobowiązania z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych	70 866	103 179
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	14 311	17 652
Zobowiązania publiczno-prawne	81 168	79 610
Zobowiązania z tytułu Programu Dobrowolnych Odejść	-	47 352
Rozrachunki z pracownikami	58 858	61 372
Pozostałe rozrachunki	1 696	5 193
Rozliczenia z tytułu podatku VAT	10 364	-
Razem	465 993	590 474
Zobowiązania długoterminowe	582	22 389
Zobowiązania krótkoterminowe	465 411	568 085
Razem	465 993	590 474

31. Programy świadczeń pracowniczych

Na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz 31 grudnia 2015 roku wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze oparto o następujące podstawowe założenia:

	Wycena na dzień	
	31/12/2016	31/12/2015
	%	%
Stopa dyskonta	3,5	3,1
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy na odprawy emerytalno-rentowe, nagrody jubileuszowe	1,4	1,7
Zakładany wzrost ceny uprawnień na świadczenia przejazdowe	0 – 2,5	0 – 2,5
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy z tytułu odpisu na ZFŚS	3,5 – 8,4	3,6
Średni ważony współczynnik mobilności pracowniczej	2,3	2,5
Inflacja (rocznie)	1,3 – 2,5	1,7 – 2,5

Kwoty ujęte w **wyniku** w odniesieniu do programów świadczeń pracowniczych kształtują się następująco:

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	25 340	13 564
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	10 588	5 646
– odprawy pośmiertne	(15 172)	1 058
– świadczenia przejazdowe	3 391	1 436
<u>Pozostałe świadczenia pracownicze</u>		
– nagrody jubileuszowe	(15 497)	28 944
– pozostałe świadczenia dla pracowników (niewykorzystane urlopy / premie)	(1 945)	(12 415)
– rezerwa na Program Dobrowolnych Odejść (PDO)	-	63 862
Razem	6 705	102 095

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Koszty świadczeń pracowniczych	(12 389)	83 850
Usługi obce	-	636
Koszty finansowe	19 094	17 609
Ogółem ujęte w wyniku przed opodatkowaniem	6 705	102 095

Kwoty ujęte w **pozostałych całkowitych dochodach** w odniesieniu do programów świadczeń pracowniczych kształtują się następująco:

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	(13 578)	(334)
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	259	(43 633)
– odprawy pośmiertne	(6 754)	(1 305)
– świadczenia przejazdowe	(2 795)	(4 479)
Razem	(22 868)	(49 751)

31. Programy świadczeń pracowniczych (cd.)

Kwota ujęta w jednostkowym **sprawozdaniu z sytuacji finansowej** wynikająca ze zobowiązań Spółki dotyczących programów świadczeń pracowniczych przedstawia się następująco:

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	138 923	141 608
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	122 791	119 598
– odprawy pośmiertne	6 140	28 702
– świadczenia przejazdowe	32 857	33 350
<u>Pozostałe świadczenia pracownicze</u>		
– nagrody jubileuszowe	232 092	283 972
– pozostałe świadczenia dla pracowników (niewykorzystane urlopy / premie)	21 686	23 631
Razem	554 489	630 861
Zobowiązania długoterminowe	473 965	549 280
Zobowiązania krótkoterminowe	80 524	81 581
Razem	554 489	630 861

Zmiany wartości bieżącej zobowiązań z tytułu określonych świadczeń kształtowały się następująco:

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Bilans otwarcia zobowiązań z tytułu określonych świadczeń	630 861	956 383
Koszt bieżącego zatrudnienia	17 384	18 616
Koszty przeszłego zatrudnienia, do których prawa zostały nabyte	(9 629)	4 850
Koszty pozostałych świadczeń pracowniczych	(1 945)	(12 415)
Koszty odsetkowe	19 094	17 609
Straty / (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia	(22 868)	(49 751)
Straty / (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe	(18 199)	9 573
Świadczenia wypłacone	(60 209)	(330 514)
Program Dobrowolnych Odejść (PDO)	-	63 862
Reklasyfikacja PDO do zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań	-	(47 352)
Bilans zamknięcia zobowiązań z tytułu określonych świadczeń	554 489	630 861

(Zyski) / straty aktuarialne powstałe w 2016 roku wynikają z następujących tytułów:

	zmiana założeń demograficznych	zmiana założeń finansowych	pozostałe zmiany	Razem
<u>Straty / (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia</u>				
– odprawy emerytalne i rentowe	11 895	(3 865)	(21 608)	(13 578)
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	4 606	9 299	(13 646)	259
– odprawy pośmiertne	(909)	(223)	(5 622)	(6 754)
– świadczenia przejazdowe	2 036	(1 784)	(3 047)	(2 795)
	17 628	3 427	(43 923)	(22 868)
<u>Straty / (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe</u>				
– nagrody jubileuszowe	(12 405)	(5 705)	(89)	(18 199)
Razem	5 223	(2 278)	(44 012)	(41 067)

31. Programy świadczeń pracowniczych (cd.)

(Zyski) / straty aktuarialne powstałe w 2015 roku wynikają z następujących tytułów:

	zmiana założeń demograficznych	zmiana założeń finansowych	pozostałe zmiany	Razem
Straty / (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia				
- odpłaty emerytalne i rentowe	(3 566)	(6 389)	9 621	(334)
- odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	(8 632)	(8 683)	(26 318)	(43 633)
- odpłaty pośmiertne	7 994	(873)	(8 426)	(1 305)
- świadczenia przejazdowe	(2 573)	(2 328)	422	(4 479)
	<u>(6 777)</u>	<u>(18 273)</u>	<u>(24 701)</u>	<u>(49 751)</u>
Straty / (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe				
- nagrody jubileuszowe	(2 814)	(8 615)	21 002	9 573
Razem	<u>(9 591)</u>	<u>(26 888)</u>	<u>(3 699)</u>	<u>(40 178)</u>

Poniżej przedstawiono analizę wrażliwości wartości rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz 31 grudnia 2015 roku dla kluczowych założeń, na podstawie których przeprowadzono wycenę aktuarialną. Jako kluczowe założenia przyjęto: stopę dyskontową, wskaźnik wzrostu wynagrodzeń, współczynnik mobilności pracowniczej.

Analiza wrażliwości	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stopa dyskonta		Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń		Wskaźnik mobilności pracowniczej	
		+0,30 pp.	-0,30 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.
Nagrody jubileuszowe	232 092	(3 650)	3 767	4 074	(2 837)	(2 976)	3 043
Odpłaty emerytalne i rentowe	138 923	(2 662)	2 757	2 847	(2 135)	(2 243)	2 301
Odpłaty pośmiertne	6 140	(126)	131	128	(94)	(99)	102
ZFŚS	122 791	(4 755)	5 077	4 469	(4 247)	(684)	702
Świadczenia przejazdowe	32 857	(1 271)	1 356	1 218	(1 078)	(249)	255
Razem	532 803	(12 464)	13 088	12 736	(10 391)	(6 251)	6 403

Analiza wrażliwości	Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Stopa dyskonta		Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń		Wskaźnik mobilności pracowniczej	
		+0,30 pp.	-0,30 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.
Nagrody jubileuszowe	283 972	(4 868)	5 036	5 285	(3 792)	(3 984)	4 082
Odpłaty emerytalne i rentowe	141 608	(3 517)	3 672	3 596	(2 909)	(2 993)	3 093
Odpłaty pośmiertne	28 702	(656)	684	654	(497)	(523)	540
ZFŚS	119 598	(4 756)	5 090	4 495	(4 265)	(641)	659
Świadczenia przejazdowe	33 350	(1 279)	1 366	1 221	(1 160)	(265)	274
Razem	607 230	(15 076)	15 848	15 251	(12 623)	(8 406)	8 648

Analiza terminów zapadalności wypłaconych świadczeń pracowniczych przedstawia się następująco:

Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Nagrody jubileuszowe	Odpłaty emerytalne i rentowe	Odpłaty pośmiertne	ZFŚS	Świadczenia przejazdowe	Razem
do 1 roku	33 881	17 893	685	5 035	1 344	58 838
od 1 do 5 lat	95 562	40 653	2 314	20 265	5 014	163 808
powyżej 5 lat	102 649	80 377	3 141	97 491	26 499	310 157
Razem	232 092	138 923	6 140	122 791	32 857	532 803

Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Nagrody jubileuszowe	Odpłaty emerytalne i rentowe	Odpłaty pośmiertne	ZFŚS	Świadczenia przejazdowe	Razem
do 1 roku	35 755	13 095	2 556	5 154	1 390	57 950
od 1 do 5 lat	107 128	30 621	9 186	19 931	5 204	172 070
powyżej 5 lat	141 089	97 892	16 960	94 513	26 756	377 210
Razem	283 972	141 608	28 702	119 598	33 350	607 230

Średni okres zapadalności świadczeń pracowniczych wynosił 8,9 lat na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz 10,3 lat na dzień 31 grudnia 2015 roku.

32. Pozostałe rezerwy

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Rezerwa na kary UOKiK	16 455	16 209
Pozostałe	11 640	8 256
Razem	28 095	24 465
Pozostałe rezerwy długoterminowe	16 455	16 209
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	11 640	8 256
Razem	28 095	24 465

	Rezerwa na kary UOKiK	Pozostałe	Razem
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	16 209	8 256	24 465
Zawiązanie	2 032	4 604	6 636
Rozwiązanie	(357)	(1 220)	(1 577)
Wykorzystanie	(1 429)	-	(1 429)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	16 455	11 640	28 095
Stan na 1 stycznia 2015 roku (zbadane)	8 416	17 414	25 830
Zawiązanie	12 192	24	12 216
Rozwiązanie	(4 399)	(6 189)	(10 588)
Wykorzystanie	-	(2 993)	(2 993)
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	16 209	8 256	24 465

Rezerwa na kary UOKiK

Na dzień 31 grudnia 2016 roku rezerwa reprezentowała szacunek Zarządu Spółki w związku z prawdopodobieństwem zapłaty dwóch kar pieniężnych nałożonych przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Pierwsza kara została nałożona w związku z prowadzonym w okresach wcześniejszych postępowaniem antymonopolowym w sprawie nadużywania przez Spółkę pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych (postępowanie w wyniku, którego wydano decyzję nr DOK-3/2009 z dnia 7 lipca 2009 roku). W dniu 22 sierpnia 2014 roku Spółka otrzymała informację od Prezesa UOKiK o dalszym prowadzeniu tego postępowania. Po ponownym przeprowadzeniu postępowania na mocy Decyzji nr DOK-5/2015 z dnia 31 grudnia 2015 roku, Prezes UOKiK stwierdził nadużywanie przez Spółkę pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych, polegające na przeciwdziałaniu kształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania lub rozwoju konkurencji, poprzez wprowadzenie z dniem 1 maja 2006 roku zmian w zasadach sprzedaży, które uprawniały Spółkę do odmowy podpisania umów specjalnych z przedsiębiorcami uznanymi za konkurentów. Prezes UOKiK stwierdził zaniechanie stosowania wyżej wymienionej praktyki z dniem 1 lipca 2007 roku oraz nałożył na Spółkę karę pieniężną w wysokości 14.224 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2015 roku w wyniku dokonanej przez Zarząd Spółki oceny ryzyka została utworzona rezerwa w kwocie 12.192 tysięcy złotych. W dniu 4 lutego 2016 roku złożono odwołanie od decyzji DOK-5/2015 do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku Spółka w wyniku ponownej oceny faktów i okoliczności zdecydowała o zwiększeniu utworzonej wcześniej rezerwy o kwotę 2.032 tysięcy złotych, w wyniku czego potencjalna kara pieniężna jest w pełni objęta rezerwą na dzień 31 grudnia 2016 roku.

Dруга kara w wysokości 16.576 tysięcy złotych została nałożona na Spółkę na podstawie decyzji Prezesa UOKiK nr RWR 44/2012 z dnia 31 grudnia 2012 roku stwierdzającej stosowanie przez Spółkę praktyki polegającej na utrudnianiu partnerowi biznesowemu możliwość konkurowania ze spółkami spedycyjnymi należącymi do Grupy PKP CARGO. W 2013 roku w wyniku ponownej kalkulacji ryzyka Spółka dokonała rozwiązania rezerwy o kwotę 9.946 tysięcy złotych uznając, że rezerwa 6.630 tysięcy złotych stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. W dniu 23 listopada 2015 roku Sąd Okręgowy w Warszawie wydał wyrok w sprawie odwołania Spółki od decyzji Prezesa UOKiK nr RWR 44/2012 z dnia 31 grudnia 2012 roku. Sąd I instancji zmienił zaskarżoną decyzją i obniżył istotnie nałożoną pierwotnie karę z kwoty 16.576 tysięcy złotych do kwoty 2.231 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2015 roku w wyniku ponownej oceny faktów i okoliczności Zarząd Spółki zdecydował o rozwiązaniu utworzonych wcześniej rezerw w kwocie 4.399 tysięcy. W dniu 19 stycznia 2016 roku Spółka złożyła apelację od części wyroku z dnia 23 listopada 2015 roku. W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku nie wystąpiły okoliczności wpływające na zmianę szacunku Zarządu Spółki.

32. Pozostałe rezerwy (cd.)

W dniu 20 kwietnia 2016 roku Spółka dokonała zapłaty kary w kwocie 1.429 tysięcy złotych nałożonej na podstawie decyzji Prezesa UOKiK nr DOK-4/2012 z dnia 26 lipca 2012 roku i zmienionej wyrokiem Sądu Apelacyjnego z dnia 5 kwietnia 2016 roku. Na dzień 31 grudnia 2015 roku przedmiotowa kara objęta była rezerwą w kwocie 1.786 tysięcy złotych. Nadwyżka utworzonej rezerwy nad zapłaconą karą w kwocie 357 tysięcy złotych została ujęta w wyniku finansowym w pozycji pozostałych przychodów operacyjnych.

W wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń szacunki Zarządu mogą ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

Pozostałe

Pozycja ta obejmuje głównie rezerwy utworzone na kary umowne, roszczenia sporne, sprawy sądowe i kary umowne. Zdaniem Zarządu Spółki kwota pozostałych rezerw na dzień 31 grudnia 2016 roku jak i na dzień 31 grudnia 2015 roku stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. W przypadku nałożenia jakichkolwiek kar, ich wysokość uzależniona jest od przyszłych zdarzeń, których wynik jest niepewny, zatem w konsekwencji wysokość rezerw może ulec zmianie w okresach przyszłych.

33. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym

33.1 Instrumenty finansowe

33.1.1 Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Instrumenty finansowe zabezpieczające		235	-
Instrumenty pochodne	17	235	-
Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży		6 021	6 021
Udziały w spółkach nienotowanych	17	6 021	6 021
Pożyczki i należności		1 019 959	486 491
Należności z tytułu dostaw i usług	20	407 962	377 333
Należności z tytułu sprzedaży aktywów trwałych	20	7	4
Cash pool	17	-	25 057
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	21	611 990	84 097
Razem		1 026 215	492 512

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy		Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy		39 761	27 706
Przeznaczone do obrotu			
Instrumenty pochodne	28	-	10
Zobowiązania wyceniane w wartości godziwej przy początkowym ujęciu			
Zobowiązanie netto z tytułu wyceny opcji put i call na udziały niedające kontroli w AWT	28	39 761	27 696
Instrumenty finansowe zabezpieczające ⁽¹⁾		204 711	-
Kredyty i pożyczki	27	204 711	-
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu		1 462 497	968 514
Kredyty i pożyczki	27	1 143 683	589 219
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	30	228 730	276 116
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	30	70 866	103 179
Cash pool	28	19 218	-
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSR 39	29	79 335	124 247
Razem		1 786 304	1 120 467

Odpisy aktualizujące wartość udziałów w spółkach nienotowanych oraz należności z tytułu dostaw i usług zostały opisane odpowiednio w Notach 17 i 20 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

⁽¹⁾ W okresie od 1 stycznia 2016 roku do 31 grudnia 2016 roku Spółka stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających jest ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR / PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

33.1.1 Kategorie i klasy instrumentów finansowych (cd.)

Ustanowiono następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR od dnia 1 stycznia 2016 roku. Spółka spodziewa się realizacji zabezpieczanych przepływów pieniężnych począwszy od lutego 2017 roku. Na dzień 31 grudnia 2016 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 46.273 tysięcy EUR stanowiąca równowartość 204.711 tysięcy złotych.
- walutowe kontrakty forward od dnia 1 czerwca 2016 roku. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane są od lipca 2016 roku. Na dzień 31 grudnia 2016 roku wartość instrumentu zabezpieczającego wynosiła 235 tysięcy złotych.

Wpływ wyceny rachunkowości zabezpieczeń w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku na sprawozdanie z całkowitych dochodów został przedstawiony w Nocie 33.1.7 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

33.1.2 Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz 31 grudnia 2015 roku jedynymi instrumentami finansowymi wycenianymi według wartości godziwej były pochodne instrumenty finansowe. Data zapadalności tych instrumentów przypada po dniu kończącym okres sprawozdawczy. Pod względem metod wyceny kwalifikują się one do poziomu 2 i 3 hierarchii wartości godziwej.

Aktywa i zobowiązania finansowe wyceniane według wartości godziwej	Stan na 31/12/2016 (zbadane)		Stan na 31/12/2015 (zbadane)	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa	235	-	-	-
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	235	-	-	-
Zobowiązania	-	39 761	10	27 696
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	-	-	10	-
Instrumenty pochodne - opcja put / call na udziały niekontrolujące AWT	-	39 761	-	27 696

33.1.3 Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

a) Opcja put/call na udziały niedające kontroli

Na podstawie Umowy Wspólników Spółka zawarła z udziałowcem mniejszościowym AWT porozumienie dotyczące opcji kupna (call) oraz opcji sprzedaży (put) pakietu mniejszościowego udziałów w AWT. Zgodnie z zawartym porozumieniem Spółka jest jednocześnie nabywcą opcji kupna (call) oraz wystawcą opcji sprzedaży (put), a zatem ma zarówno prawo do zakupu pozostałych udziałów AWT realizując opcję kupna (call) jak i zobowiązanie do zakupu udziałów AWT w przypadku, gdy udziałowiec mniejszościowy zrealizuje opcję sprzedaży (put).

Okres wykonania opcji sprzedaży (put) został ustalony od dnia 1 stycznia 2017 roku do dnia 31 grudnia 2020 roku. Natomiast okres wykonania opcji zakupu (call) został ustalony od dnia 1 stycznia 2017 roku do dnia 31 grudnia 2021 roku. Zobowiązania netto z tytułu opcji zakupu (call) i opcji sprzedaży (put) udziałów AWT od udziałowca mniejszościowego ujęto początkowo według wartości godziwej na dzień objęcia kontroli nad AWT. Po początkowym ujęciu zobowiązania netto z tytułu opcji zakupu (call) oraz opcji sprzedaży (put) wyceniane są w wartości godziwej przez wynik finansowy zgodnie z MSR 39. Wartość godziwa jest szacowana jako najlepszy bieżący szacunek zdyskontowanego przyszłego wyniku rozliczenia opcji przy zastosowaniu modelu wyceny opcji Monte Carlo. Wszelkie zmiany zobowiązań netto z tytułu opcji zakupu (call) i opcji sprzedaży (put) rozpoznawane są w pozycji przychodów / kosztów finansowych.

Ze względu na fakt, iż wystawiona opcja sprzedaży (put) i nabyta opcja zakupu (call) zostały zawarte w tym samym momencie i pomiędzy tymi samymi stronami, a realizacja jednej z opcji wyłącza możliwość realizacji drugiej, wycena obu opcji prezentowana jest po kompensacie jako aktywo lub zobowiązanie. Na dzień 31 grudnia 2016 roku wycena netto obu opcji zaprezentowana została jako pozostałe zobowiązanie finansowe.

b) 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.

33.1.3 Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej (cd.)

c) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, wymienionych w Nocie 33.1.1, innych niż udziały i akcje nienotowane, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Spółka nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że wartość godziwa tych instrumentów finansowych na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz na dzień 31 grudnia 2015 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

Spółka nie ujawnia wartości godziwej dla udziałów i akcji w spółkach nienotowanych na aktywnych rynkach zaklasyfikowanych w kategorii aktywów finansowych dostępnych do sprzedaży. Spółka nie jest w stanie wiarygodnie ustalić wartości godziwej posiadanych udziałów w spółkach nienotowanych na aktywnych rynkach. Zgodnie z polityką rachunkowości na dzień bilansowy są one wyceniane według ceny nabycia pomniejszonej o odpisy z tytułu utraty wartości.

33.1.4 Zmiana wyceny instrumentów finansowych dla Poziomu 3 hierarchii wartości godziwej

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Stan na początek okresu sprawozdawczego	(27 696)	-
Zyski / (straty) za okres ujęte w wyniku	(12 065)	(27 696)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	(39 761)	(27 696)

W okresie od 1 stycznia 2016 do 31 grudnia 2016 oraz w okresie od 1 stycznia 2015 do 31 grudnia 2015 nie wystąpiły transfery pomiędzy poziomem 2 i 3 w hierarchii wartości godziwej.

33.1.5 Informacje ilościowe na temat wyceny w wartości godziwej z wykorzystaniem znaczących niemożliwych do zaobserwowania danych wejściowych (Poziom 3)

Instrument finansowy	Wartość godziwa na 31/12/2016	Technika wyceny	Nieobserwowalne dane wejściowe	Wartość
Opcja put / call na udziały niedające kontroli	39 761	Model wyceny opcji	Stopa wolna od ryzyka ⁽¹⁾	-0,25%
			Zanalizowana zmienność podobnych aktywów ⁽²⁾	30,08%
			Mnożnik EV / EBITDA ⁽³⁾	6,92
			EBITDA na dzień wyceny ⁽⁴⁾	75.930 tys. PLN
			Dług netto na dzień wyceny ⁽⁴⁾	56.418 tys. PLN

⁽¹⁾ Ustalona na bazie zmienności krzywej EUROIS w okresie życia opcji.

⁽²⁾ Reprezentuje zmienność cen podobnych składników aktywów notowanych na aktywnych rynkach.

⁽³⁾ Obliczone na bazie wielkości finansowych wynikających z ostatniej wyceny rynkowej udziałów, będących przedmiotem kontraktu opcyjnego.

⁽⁴⁾ Obliczone na bazie wielkości finansowych na dzień wyceny wynikających ze sprawozdania finansowego podmiotu, będącego przedmiotem kontraktu opcyjnego i odpowiednio skorygowanych dla potrzeb modelu wyceny opcji.

33.1.6 Wrażliwość na zmiany istotnych nieobserwowalnych danych wejściowych (Poziom 3)

Poniżej przedstawiono analizę wrażliwości wartości zobowiązania netto z tytułu wyceny opcji put / call na dzień 31 grudnia 2016 roku dla istotnych nieobserwowalnych danych wejściowych, na podstawie których przeprowadzono wycenę.

	Stopa wolna od ryzyka		Zanalizowana zmienność podobnych aktywów		Mnożnik EV / EBITDA		EBITDA na dzień wyceny		Dług netto na dzień wyceny	
	+ 0,7 p.p.	- 0,7 p.p.	+ 5 p.p.	- 5 p.p.	+ 5 p.p.	- 5 p.p.	+ 5 p.p.	- 5 p.p.	+ 5 p.p.	- 5 p.p.
Opcja put / call na udziały niedające kontroli	(2 746)	2 842	3 073	(3 125)	(4 312)	4 520	(2 940)	3 101	324	(322)

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

Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Pożyczki i należności	Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSR 39	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(765)	2 577	-	(19 443)	(2 956)	(20 587)
Różnice kursowe	(10)	(297)	-	1 865	(3 517)	(1 959)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	94	(1 129)	(12 065)	-	-	(13 100)
Prowizje związane z kredytami i papierami dłużnymi	-	-	-	(1 213)	-	(1 213)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych ⁽¹⁾	1 051	-	-	-	-	1 051
Zysk / (strata) brutto	370	1 151	(12 065)	(18 791)	(6 473)	(35 808)
Zmiana wyceny	(4 733)	-	-	-	-	(4 733)
Pozostałe całkowite dochody	(4 733)	-	-	-	-	(4 733)

⁽¹⁾ W okresie 12 miesięcy zakończonym dnia 31 grudnia 2016 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów ze sprzedaży usług w kwocie 1.051 tysięcy złotych.

Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)	Pożyczki i należności	Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSR 39	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	4 937	-	(16 932)	(4 697)	(16 692)
Różnice kursowe	9 556	-	(344)	(6 344)	2 868
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	832	(27 073)	-	-	(26 241)
Prowizje związane z kredytami i papierami dłużnymi	-	-	(1 007)	-	(1 007)
Zysk / (strata) brutto	15 325	(27 073)	(18 283)	(11 041)	(41 072)

33.1.8 Kompensata aktywów i zobowiązań finansowych

Aktywa finansowe Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Wartość brutto ujętych aktywów finansowych	Wartość brutto ujętych zobowiązań finansowych kompensowanych w bilansie	Wartość netto aktywów finansowych prezentowanych w bilansie	Powiązane wartości niekompensowane w bilansie - otrzymane zabezpieczenia gotówkowe	Wartość netto
Forwardy walutowe	930	(695)	235	-	235
Należności z tytułu dostaw i usług	407 962	-	407 962	(14 311)	393 651
Razem	408 892	(695)	408 197	(14 311)	393 886

Aktywa finansowe Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Wartość brutto ujętych aktywów finansowych	Wartość brutto ujętych zobowiązań finansowych kompensowanych w bilansie	Wartość netto aktywów finansowych prezentowanych w bilansie	Powiązane wartości niekompensowane w bilansie - otrzymane zabezpieczenia gotówkowe	Wartość netto
Należności z tytułu dostaw i usług	377 333	-	377 333	(17 652)	359 681
Cash pool	35 534	(10 477)	25 057	-	25 057
Razem	412 867	(10 477)	402 390	(17 652)	384 738

Zobowiązania finansowe Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Wartość brutto ujętych zobowiązań finansowych	Wartość brutto ujętych aktywów finansowych kompensowanych w bilansie	Wartość netto zobowiązań finansowych prezentowanych w bilansie	Powiązane wartości niekompensowane w bilansie - przekazane zabezpieczenia gotówkowe	Wartość netto
Zobowiązanie netto z tytułu wyceny opcji put / call na udziały niedające kontroli	43 542	(3 781)	39 761	-	39 761
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	228 730	-	228 730	(141)	228 589
Cash pool	56 475	(37 257)	19 218	-	19 218
Razem	328 747	(41 038)	287 709	(141)	287 568

Zobowiązania finansowe Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Wartość brutto ujętych zobowiązań finansowych	Wartość brutto ujętych aktywów finansowych kompensowanych w bilansie	Wartość netto zobowiązań finansowych prezentowanych w bilansie	Powiązane wartości niekompensowane w bilansie - przekazane zabezpieczenia gotówkowe	Wartość netto
Zobowiązanie netto z tytułu wyceny opcji put / call na udziały niedające kontroli	36 320	(8 624)	27 696	-	27 696
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	276 116	-	276 116	(150)	275 966
Forwardy walutowe	281	(271)	10	-	10
Razem	312 717	(8 895)	303 822	(150)	303 672

33.2 Cele i zasady zarządzania ryzykiem finansowym

W latach objętych niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym Spółka narażona była na następujące typy ryzyka finansowego:

- a) ryzyko rynkowe, w tym:
 - ryzyko walutowe;
 - ryzyko stopy procentowej;
- b) ryzyko kredytowe;
- c) ryzyko płynności.

Szczegóły dotyczące zarządzania ryzykiem rynkowym, ryzykiem kredytowym oraz ryzykiem płynności, a także ekspozycje na poszczególne rodzaje ryzyk zostały zawarte odpowiednio w Notach 33.2.1, 33.2.2 oraz 33.2.3 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

33.2.1 Ryzyko rynkowe

Spółka narażona jest na ryzyka rynkowe związane z kursami walutowymi, stopami procentowymi. Celem procesu zarządzania ryzykiem rynkowym jest ograniczenie niepożądanych wpływów zmian czynników ryzyka rynkowego na przepływy pieniężne oraz wyniki w krótkim i średnim horyzoncie czasowym. Spółka 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 Spółki. Zarządzanie ryzykiem rynkowym odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych. Instrumenty pochodne wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych. Transakcje zawierane są wyłącznie z wiarygodnymi partnerami, dopuszczonymi do udziału w transakcjach w wyniku zastosowania wewnętrznych procedur i podpisania odpowiednich dokumentacji.

33.2.1.1 Zarządzanie ryzykiem walutowym

Na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka narażona była na ryzyko walutowe dotyczące głównie denominowanych w walutach obcych należności z tytułu dostaw i usług, zobowiązań z tytułu kredytów, zobowiązań z tytułu leasingu oraz zobowiązań netto z tytułu wyceny opcji put / call na udziały niekontrolujące w AWT.

W wyniku przeprowadzanej na dzień bilansowy wyceny należności i zobowiązań wyrażonych w walutach obcych, a także wyniku bieżących realizacji rozliczeń w walutach obcych powstają dodatnie i ujemne różnice kursowe. Ich wartości ulegają wahaniom w okresie roku, co spowodowane jest zmianą kursów.

W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy Spółki są przedmiotem działań zabezpieczających.

Dla kursu EUR / PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są częściowo równoważone przez wydatki w tej samej walucie. Celem stosowania przez Spółkę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto narażonej na zmianę wartości w PLN. W tym celu Spółka stosowała w latach 2015 - 2016 transakcje terminowe typu forward na parze walutowej EUR/PLN.

33.2.1.1.1 Pozycje w walutach

Stan na 31/12/2016 (zbadane)

Pozycja w sprawozdaniu finansowym	Łączna wartość pozycji w PLN	EUR / PLN		CHF / PLN	
		w walucie	w PLN	w walucie	w PLN
AKTYWA					
Należności z tytułu dostaw i usług	58 082	12 855	56 872	294	1 210
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	9 086	2 040	9 026	15	60
Razem	67 168	14 895	65 898	309	1 270
PASYWA					
Zobowiązania długoterminowe					
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	194 785	44 029	194 785	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	33 159	7 495	33 159	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe					
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	9 925	2 243	9 925	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	31 121	7 035	31 121	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	22 340	4 293	18 992	813	3 348
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	39 761	8 988	39 761	-	-
Razem	331 091	74 083	327 743	813	3 348
Pozycja walutowa netto	(263 923)	(59 188)	(261 845)	(504)	(2 078)

Stan na 31/12/2015 (zbadane)

Pozycja w sprawozdaniu finansowym	Łączna wartość pozycji w PLN	EUR / PLN		CHF / PLN	
		w walucie	w PLN	w walucie	w PLN
AKTYWA					
Należności z tytułu dostaw i usług	33 915	7 752	33 036	223	879
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	2 234	492	2 099	34	135
Razem	36 149	8 244	35 135	257	1 014
PASYWA					
Zobowiązania długoterminowe					
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	12 363	2 901	12 363	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	61 654	14 468	61 654	-	-
Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe	27 696	6 499	27 696	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe					
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	40 706	9 366	39 915	201	791
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	30 258	5 478	23 345	1 755	6 913
Razem	172 677	38 712	164 973	1 956	7 704
Pozycja walutowa netto	(136 528)	(30 468)	(129 838)	(1 699)	(6 690)

33.2.1.1.2 Wrażliwość na ryzyko walutowe

Spółka narażona jest głównie na ryzyko zmiany kursów par walutowych EUR/PLN, CHF/PLN w związku z jej działalnością operacyjną i finansową. Odchylenia kursów skalkulowano na podstawie średnich zmienności poszczególnych kursów walut. Dla celów analizy wrażliwości na ryzyko kursowe przyjęto taki sam zakres wahań jak w 2015 roku ze względu na zbliżoną zmienność kursów walutowych w 2016 i 2015 roku. Wrażliwość instrumentów finansowych na ryzyko walutowe obliczono jako różnicę pomiędzy wartością księgową instrumentów finansowych (z wyłączeniem instrumentów pochodnych typu forward) a ich potencjalną wartością przy założonych zmianach kursów walut. Poniższe tabele prezentują ekspozycję Spółki na ryzyko walutowe na dzień 31 grudnia 2016 roku i na dzień 31 grudnia 2015 roku.

Stan na 31/12/2016 (zbadane)

Pozycja w sprawozdaniu finansowym	Wartość pozycji	Ryzyko walutowe				Ryzyko walutowe	
		EUR / PLN				CHF / PLN	
		wpływ na wynik		wpływ na pozostałe całkowite dochody		wpływ na wynik	
		+9%	-9%	+9%	-9%	+18%	-18%
AKTYWA							
Należności z tytułu dostaw i usług	58 082	5 118	(5 118)	-	-	218	(218)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	9 086	812	(812)	-	-	11	(11)
PASYWA							
Zobowiązania długoterminowe							
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	194 785	-	-	(17 531)	17 531	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	33 159	(2 984)	2 984	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe							
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	9 925	-	-	(897)	897	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	31 121	(2 801)	2 801	-	-	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	22 340	(1 709)	1 709	-	-	(603)	603
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	39 761	(3 579)	3 579	-	-	-	-
Łączny efekt brutto		(5 143)	5 143	(18 428)	18 428	(374)	374

Stan na 31/12/2015 (zbadane)

Pozycja w sprawozdaniu finansowym	Wartość pozycji	Ryzyko walutowe			
		EUR / PLN		CHF / PLN	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+9%	-9%	+18%	-18%
AKTYWA					
Należności z tytułu dostaw i usług	33 915	2 973	(2 973)	158	(158)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	2 234	189	(189)	24	(24)
PASYWA					
Zobowiązania długoterminowe					
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	12 363	(1 113)	1 113	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	61 654	(5 549)	5 549	-	-
Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe	27 696	(2 493)	2 493	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe					
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	40 706	(3 592)	3 592	(142)	142
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	30 258	(2 101)	2 101	(1 244)	1 244
Łączny efekt brutto		(11 686)	11 686	(1 204)	1 204

33.2.1.1.3 Terminowe transakcje walutowe

Szczegóły zarządzania ryzykiem walutowym w Spółce zostały zawarte w Nocie 33.2.1.1 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Poniższe tabele przedstawiają zestawienie walutowych kontraktów forward niezrealizowanych odpowiednio na dzień 31 grudnia 2016 oraz 31 grudnia 2015 roku:

Stan na 31 grudnia 2016 roku:

Podmiot	Typ transakcji	Data zawarcia transakcji	Data rozliczenia transakcji	Para walut	Kwota w walucie bazowej	Kwota w walucie zmiennej	Wartość godziwa
BZ WBK	Forward	06.2016 – 12.2016	05.2017 – 10.2018	EUR / PLN	4 000	18 199	160
mBank	Forward	02.2016 – 12.2016	01.2017 – 12.2018	EUR / PLN	8 900	39 897	(1)
Pekao	Forward	04.2016 – 12.2016	01.2017 – 12.2018	EUR / PLN	7 900	35 968	133
PKO BP	Forward	01.2016 – 11.2016	01.2017 – 12.2018	EUR / PLN	21 100	94 989	24
RCB	Forward	10.2016 – 12.2016	09.2017 – 11.2018	EUR / PLN	1 500	6 723	(67)
Credit Agricole	Forward	07.2016 – 09.2016	07.2017 – 08.2017	EUR / PLN	300	1 330	(14)
Razem					43 700	197 106	235

Stan na 31 grudnia 2015 roku:

Podmiot	Typ transakcji	Data zawarcia transakcji	Data rozliczenia transakcji	Para walut	Kwota w walucie bazowej	Kwota w walucie zmiennej	Wartość godziwa
BZ WBK	Forward	08.2015 - 10.2015	01.2016 - 06.2016	EUR / PLN	1 000	4 259	(18)
mBank	Forward	08.2015 - 12.2015	02.2016 - 11.2016	EUR / PLN	3 200	13 723	(15)
Pekao	Forward	06.2015 - 12.2015	01.2016 - 12.2016	EUR / PLN	4 500	19 322	(1)
PKO BP	Forward	07.2015 - 12.2015	01.2016 - 12.2016	EUR / PLN	12 400	53 330	24
Razem					21 100	90 634	(10)

33.2.1.2 Zarządzanie ryzykiem stóp procentowych

Na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, umów leasingowych opartych o zmienne stopy procentowe. Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 3M i 6M natomiast dla umów zawartych w PLN – WIBOR 1M i 3M. Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M, 3M i 6M oraz EURIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych i leasingowych realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach miesięcznych, kwartalnych i półrocznych, w zależności od umowy.

Posiadane przez Spółkę na dzień 31 grudnia 2016 roku środki pieniężne stanowiły głównie lokaty bankowe o stałym oprocentowaniu, które były zawierane na okres od kilku dni do 1 miesiąca w zależności od potrzeb płynnościowych Spółki. W przyszłych okresach w wyniku zmian oprocentowania lokat pozycja środków pieniężnych może być narażona na ryzyko zmian stóp procentowych.

Spółka w 2016 roku nie wykorzystywała instrumentów pochodnych w celu zabezpieczenia się przed ryzykiem zmiany stóp procentowych.

33.2.1.2.1 Instrumenty finansowe w podziale na rodzaj oprocentowania

Aktywa finansowe	Stan na 31/12/2016 (zbadane)		Stan na 31/12/2015 (zbadane)	
	Oprocentowane wg stałej stopy	Razem	Oprocentowane wg stałej stopy	Razem
Cash pool	-	-	25 057	25 057
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	611 990	611 990	84 097	84 097
Razem	611 990	611 990	109 154	109 154

33.2.1.2.1 Instrumenty finansowe w podziale na rodzaj oprocentowania (cd.)

Zobowiązania finansowe	Stan na 31/12/2016 (zbadane)			Stan na 31/12/2015 (zbadane)		
	Oprocentowane		Razem	Oprocentowane		Razem
	wg stałej stopy	wg zmiennej stopy		wg stałej stopy	wg zmiennej stopy	
Kredyty bankowe i pożyczki	-	1 348 394	1 348 394	-	589 219	589 219
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	22 896	-	22 896	67 939	-	67 939
Cash pool	19 218	-	19 218	-	-	-
Zobowiązania tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	10 556	68 779	79 335	18 248	105 999	124 247
Razem	52 670	1 417 173	1 469 843	86 187	695 218	781 405

33.2.1.2.2 Wrażliwość na wahania stóp procentowych

Przedstawione poniżej analizy wrażliwości oparto o stopień narażenia na ryzyko stóp procentowych instrumentów finansowych na dzień bilansowy. W przypadku zobowiązań o oprocentowaniu zmiennym zakłada się na potrzeby analizy, że kwota zobowiązań niespłaconych na dzień bilansowy będzie niezapłacona przez cały rok. Spółka identyfikuje ekspozycję na ryzyko zmian stóp procentowych głównie dla WIBOR i EURIBOR. Odchylenia stóp procentowych skalkulowano na podstawie obserwacji średnich wahań stóp procentowych. Wyniki analizy przedstawiono jako efekt brutto (przed podatkiem).

Stan na 31/12/2016 (zbadane)

Pozycja w sprawozdaniu finansowym	Wartość pozycji	Ryzyko stopy procentowej			
		WIBOR		EURIBOR	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+ 100 pb	- 100 pb	+ 70 pb	- 70 pb
PASYWA					
Zobowiązania długoterminowe					
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	1 170 224	(9 754)	9 754	(1 363)	1 363
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	33 880	(30)	30	(216)	216
Zobowiązania krótkoterminowe					
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki ⁽¹⁾	177 213	(1 673)	1 673	(70)	70
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	34 899	(13)	13	(160)	160
Łączny efekt brutto		(11 470)	11 470	(1 809)	1 809

⁽¹⁾ Wartość poddana analizie wrażliwości na zmianę stopy procentowej odpowiada części kapitałowej zobowiązania z tytułu kredytów bankowych i pożyczek.

Stan na 31/12/2015 (zbadane)

Pozycja w sprawozdaniu finansowym	Wartość pozycji	Ryzyko stopy procentowej			
		WIBOR		EURIBOR	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+100 pb	- 100 pb	+ 70 pb	- 70 pb
PASYWA					
Zobowiązania długoterminowe					
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	459 305	(4 469)	4 469	(87)	87
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	75 333	(137)	137	(432)	432
Zobowiązania krótkoterminowe					
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	129 914	(1 299)	1 299	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	48 914	(88)	88	(279)	279
Łączny efekt brutto		(5 993)	5 993	(798)	798

33.2.2 Zarządzanie ryzykiem kredytowym

Poniższa tabela przedstawia pozycje jednostkowego sprawozdania z sytuacji finansowej narażone na ryzyko kredytowe w podziale na poszczególne klasy instrumentów finansowych:

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Należności z tytułu dostaw i usług	407 962	377 333
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	7	4
Cash pool	-	25 057
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	611 990	84 097
Razem	1 019 959	486 491

Spółka 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 Spółka zarządza ryzykiem poprzez obowiązującą procedurę oceny wiarygodności kredytowej klienta. Ocena ta jest przeprowadzana w stosunku do wszystkich klientów, którzy korzystają z odroczonego terminu płatności. Spółka w ramach wewnętrznej polityki warunkuje stosowanie odroczonego terminu płatności, w przypadku akceptowalnej kondycji kontrahenta oraz pozytywnej historii współpracy.

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. Struktura podmiotowa należności z tytułu dostaw i usług prezentuje się następująco:

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	11,2%	12,7%
Podmioty powiązane z Grupy PKP	19,2%	18,7%
Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	28,8%	26,4%
Pozostałe podmioty	40,8%	42,2%
Razem	100,0%	100,0%

Ponadto w celu zmniejszenia ryzyka nieodzyskania należności z tytułu dostaw i usług Spółka przyjmuje od swoich odbiorców zabezpieczenie w postaci między innymi: gwarancji bankowych / ubezpieczeniowych, cesji z kontraktów oraz weksli. Na dzień 31 grudnia 2016 roku 5,3% należności z tytułu dostaw i usług było zabezpieczonych.

Ryzyko kredytowe związane ze środkami pieniężnymi i lokatami bankowymi jest uważane jako niskie. Wszystkie podmioty, w których Spółka lokuje wolne środki pieniężne działają w sektorze finansowym. Należą do nich banki krajowe, banki zagraniczne oraz oddziały banków zagranicznych.

33.2.3 Zarządzanie ryzykiem płynności

Spółka może być narażona na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych. W celu zabezpieczenia długoterminowej płynności finansowej Spółka korzystała z kredytów inwestycyjnych oraz leasingu (finansowanie inwestycji rzeczowych).

Ponadto, w celu zminimalizowania możliwości wystąpienia zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz ryzyka utraty płynności, jak również optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2016 roku 7 spółek z Grupy. Cash pooling, niezależnie od środków gromadzonych przez poszczególnych uczestników, jest powiązany z elastyczną linią kredytową w postaci kredytu w rachunku bieżącym. W ramach umowy cash pooling, Spółka ma możliwość korzystania z kredytu w rachunku bieżącym do kwoty 100.000 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka posiadała łącznie niewykorzystane linie kredytowe w wysokości 1.117.749 tysięcy złotych.

33.2.3 Zarządzanie ryzykiem płynności (cd.)

Wymagalność zobowiązań finansowych Spółki na dzień bilansowy według daty wymagalności na podstawie umownych niezdyskontowanych płatności (wraz z odsetkami płatnymi w przyszłości):

Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej 5 lat	Razem
Oprocentowane kredyty bankowe i pożyczki	52 781	150 801	742 942	519 398	1 465 922
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	228 730	-	-	-	228 730
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	57 770	13 018	586	-	71 374
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	9 183	35 486	36 605	-	81 274
Instrumenty pochodne	-	39 761	-	-	39 761
Pozostałe zobowiązania finansowe - cash pool	19 218	-	-	-	19 218
Razem	367 682	239 066	780 133	519 398	1 906 279

Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej 5 lat	Razem
Oprocentowane kredyty bankowe i pożyczki	30 697	110 777	458 735	19 385	619 594
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	276 116	-	-	-	276 116
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	47 798	35 579	22 896	-	106 273
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	16 406	35 610	77 302	-	129 318
Instrumenty pochodne	-	10	27 696	-	27 706
Razem	371 017	181 976	586 629	19 385	1 159 007

33.3 Zarządzanie kapitałem własnym

Spółka zgodnie z prowadzoną przez siebie polityką oraz założeniami wynikającymi z zawartych przez Spółkę umów kredytowych dopuszcza maksymalny poziom zadłużenia do wysokości 60% sumy bilansowej (tym samym poziom kapitału własnego nie może być niższy niż 40% sumy bilansowej). Poziom zadłużenia jest przez Spółkę monitorowany na koniec każdego kwartału.

Stosunek zadłużenia netto do sumy bilansowej na koniec roku kształtuje się następująco:

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Kapitał ⁽¹⁾	3 018 440	3 072 316
Fundusze obce ⁽²⁾	2 535 285	1 989 000
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	(611 990)	(84 097)
Zadłużenie netto	1 923 295	1 904 903
Suma bilansowa	5 553 725	5 061 316
Stosunek zadłużenia netto do sumy bilansowej	35 %	38 %

(1) Kapitał rozumiany jest jako kapitał własny.

(2) Fundusze obce rozumiane są jako zadłużenie długo- i krótkoterminowe.

34. Transakcje z podmiotami powiązаныmi

34.1 Transakcje ze Skarbem Państwa

W 2016 i 2015 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 powiązane z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd ujawnił w niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązаныmi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku oraz 31 grudnia 2015 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Spółką a Skarbem Państwa, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę.

34.1.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP

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

	Rok 2016			
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca (PKP S.A.)	361	59 285	1 087	6 973
Jednostki zależne / współzależne	526 859	313 115	74 274	72 602
Jednostki stowarzyszone	60	-	3	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP ⁽¹⁾	30 170	632 694	2 821	73 855

	Rok 2015			
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca (PKP S.A.)	787	64 607	1 085	4 072
Jednostki zależne / współzależne	508 881	355 879	67 481	72 292
Jednostki stowarzyszone	73	-	1	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	36 994	1 022 473	2 044	96 438

⁽¹⁾ W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku niższa wartość zakupów od pozostałych jednostek z Grupy PKP, w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego, wynika głównie z faktu, iż w dniu 25 września 2015 roku jednostka dominująca PKP S.A. dokonała transakcji zbycia 100% akcji spółki PKP Energetyka S.A., tym samym w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku transakcje ze spółką PKP Energetyka S.A. nie są traktowane jako transakcje z podmiotem powiązаныm z Grupy PKP.

Transakcje zakupowe z jednostką dominującą (PKP S.A.) dotyczą w szczególności dzierżawy i najmu nieruchomości, 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 KPP, 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 energii elektrycznej (do dnia 25 września 2015 roku), zakup usług utrzymania sieci, eksploatację systemów informatycznych, zakup ulg przejazdowych dla pracowników, emerytów i rencistów.

34.1.2 Transakcje z pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku oraz 31 grudnia 2015 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Spółką a podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Spółki będącymi spółkami kontrolowanymi przez Skarb Państwa były Jastrzębska Spółka Węglowa S.A., Węglokoks S.A., PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. oraz ENEA Wytwarzanie Sp. z o.o. W okresach objętych niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym nie odnotowano natomiast transakcji zakupu od pozostałych podmiotów powiązanych ze Skarbem Państwa, które byłyby istotne wartościowo.

Oprócz transakcji handlowych Spółka udzieliła poręczeń dla spółek zależnych opisanych w Nocie 37 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązanymi były dokonywane na warunkach rynkowych.

34.2 Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązanych

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku Spółka nie udzieliła, ani nie zaciągnęła pożyczek od podmiotów powiązanych. Ponadto na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz 31 grudnia 2015 roku Spółka posiadała rozrachunki z tytułu cash poolingu zaprezentowane w Notach 17 i 28 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

34.3 Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

Wynagrodzenia Członków Zarządu w roku obrotowym przedstawiały się następująco:	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Świadczenia krótkoterminowe	3 192	3 964
Świadczenia po okresie zatrudnienia	1 515	69
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	459	315
Razem	5 166	4 348

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej w roku obrotowym przedstawiały się następująco:	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Świadczenia krótkoterminowe	1 385	1 219
Razem	1 385	1 219

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego w roku obrotowym przedstawiały się następująco:	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Świadczenia krótkoterminowe	779	1 999
Świadczenia po okresie zatrudnienia	1 032	181
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	109	204
Razem	1 920	2 384

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 oraz 31 grudnia 2015 członkowie kluczowego personelu kierowniczego nie zawierali ze Spółką żadnych transakcji w zakresie pożyczek i gwarancji.

35. Umowy leasingu operacyjnego

35.1 Spółka jako leasingobiorca

35.1.1 Warunki leasingu

Według stanu na dzień 31 grudnia 2016 roku umowy leasingu operacyjnego obejmują głównie umowy dotyczące dzierżawy nieruchomości gruntowych wraz z zabudową oraz wynajem biurowca w Katowicach. Umowa na wynajem biurowca w Katowicach obowiązuje do końca września 2022 roku, bez możliwości wcześniejszego rozwiązania umowy. Pozostałe kluczowe umowy dzierżawy nieruchomości są zawarte na okres długoterminowy z możliwością ich wcześniejszego wypowiedzenia w określonych terminach umownych. Spółka jako przyszłe minimalne opłaty leasingowe prezentuje opłaty, do zapłaty których zobowiązania jest w okresie wypowiedzenia tych umów.

Dla części umów Spółka zawarła z podmiotami powiązаныmi umowy subleasingu, przekazując na ich rzecz prawo do korzystania z przedmiotowych nieruchomości w zamian za określone w umowach opłaty.

35.1.2 Opłaty leasingowe ujęte jako koszt danego okresu

	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)
Minimalne opłaty leasingowe	68 066	77 027
Opłaty otrzymane z tytułu podnajmu (subleasing)	(11 167)	(11 879)
Razem	56 899	65 148

35.1.3 Przyszłe minimalne opłaty leasingowe z tytułu nieodwołalnych umów leasingu operacyjnego

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Do roku	34 886	42 071
Od 1 roku do 5 lat	23 207	20 108
Ponad 5 lat	4 367	9 816
Razem	62 460	71 995

35.1.4 Przyszłe minimalne opłaty do otrzymania z tytułu nieodwołalnych umów subleasingu

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Do roku	2 367	2 393
Razem	2 367	2 393

36. Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka posiada przyszłe umowne zobowiązania inwestycyjne związane głównie z realizowaną umową na dostawę lokomotyw wielosystemowych wraz z usługą ich utrzymania. W ramach zamówienia podstawowego umowa obejmuje dostawę 15 lokomotyw wielosystemowych, sprzętu i oprogramowania komputerowego, części zamiennych, a także usługę pełnego utrzymania lokomotyw przez okres 8 lat. Umowa obejmuje również wykonanie pierwszej naprawy okresowej po okresie 8 lat eksploatacji, przy czym Spółka ma możliwość odstąpienia od skorzystania w tym zakresie z usług dostawcy. Do dnia 31 grudnia 2016 roku dostarczonych zostało 12 lokomotyw, a dostawa pozostałych zostanie zrealizowana do dnia 30 czerwca 2017 roku.

Na dzień 31 grudnia 2016 roku łączna wartość przyszłego zobowiązania w ramach zamówienia podstawowego wynosi 27.715 tysięcy EUR (122.613 tysięcy złotych), z czego 12.451 tysięcy EUR (55.084 tysięcy złotych) dotyczy dostawy 3 lokomotyw oraz sprzętu komputerowego, natomiast pozostała niezrealizowana część umowy dotyczy usług utrzymania oraz wykonania naprawy okresowych lokomotyw w okresie 8 lat.

Umowa przewiduje możliwość rozszerzenia dostawy o kolejnych 5 lokomotyw wielosystemowych wraz z usługami dodatkowymi. Wartość umowy w zakresie opcji dodatkowej wynosi łącznie 26.038 tysięcy EUR (115.194 tysięcy złotych). Spółka ma czas na podjęcie decyzji o skorzystaniu z tej opcji do dnia 31 grudnia 2017 roku.

36. Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe (cd.)

Ponadto, na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka posiadała przyszłe umowne zobowiązania inwestycyjne dotyczące:

- wykonania przeglądów okresowych wagonów towarowych do wysokości 4.733 tysięcy złotych z terminem realizacji do dnia 31 stycznia 2017 roku, oraz
- dostawy sprzętu informatycznego o wartości 853 tysięcy złotych, z terminem realizacji do dnia 31 grudnia 2017 roku.

37. Zobowiązania warunkowe

	Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)
Poręczenia dla spółek zależnych ⁽¹⁾	22 956	24 451
Gwarancje wystawione na zlecenie PKP CARGO S.A. ⁽²⁾	18 327	23 811
Pozostałe zobowiązania warunkowe ⁽³⁾	63 149	68 100
Razem	104 432	116 362

⁽¹⁾ Na dzień 31 grudnia 2016 roku oraz na dzień 31 grudnia 2015 roku obowiązywały poręczenia udzielone przez Spółkę dla PKP Cargo Service Sp. z o.o. (poręczenie umowy o linię wielowalutową), oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. (poręczenie trzech umów kredytowych oraz poręczenie umowy pożyczki). Wszystkie udzielone poręczenia zostały zabezpieczone weksłami in blanco.

⁽²⁾ Na dzień 31 grudnia 2016 roku obowiązywały gwarancje wystawione na zlecenie Spółki na rzecz kontrahentów handlowych. Gwarancje obejmowały gwarancje przetargowe (o wartości 320 tysięcy złotych), gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 15.466 tysięcy złotych) oraz gwarancje płatności (o wartości 2.541 tysięcy złotych). Na dzień 31 grudnia 2015 roku obowiązywały gwarancje przetargowe (o wartości 1.730 tysięcy złotych), gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 19.709 tysięcy złotych) oraz gwarancje płatności (o wartości 2.372 tysięcy złotych).

⁽³⁾ Pozycja pozostałe zobowiązania warunkowe obejmuje głównie 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.

W dniu 30 stycznia 2015 roku Spółka otrzymała zawiadomienie o wszczęciu postępowania administracyjnego przez Prezesa UTK w sprawie nałożenia kary pieniężnej za prowadzenie działalności bez dokumentu uprawniającego tj. zarządzanie infrastrukturą kolejową bez autoryzacji bezpieczeństwa. W ramach prowadzonego postępowania Spółka skorzystała z przysługującego jej prawa do wypowiedzenia się w zakresie zebranych dowodów, materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji. Termin zakończenia postępowania został przedłużony do 31 marca 2017 roku. Na dzień 31 grudnia 2016 roku kwota potencjalnego zobowiązania warunkowego wynikającego z prowadzonego postępowania i prawdopodobieństwo jej zapłaty nie są znane.

38. Zabezpieczenia spłaty zobowiązań

38.1 Aktywa stanowiące zabezpieczenie spłaty zobowiązań

Na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka nie posiadała żadnych aktywów stanowiących zabezpieczenie spłaty zobowiązań Spółki. Na dzień 31 grudnia 2015 roku Spółka posiadała w ewidencji aktywów trwałych jedną nieruchomość objętą obciążeniem hipotecznym, przy czym zobowiązanie kredytowe, którego zabezpieczenie spłaty stanowiła przedmiotowa nieruchomość zostało w pełni uregulowane na dzień 31 grudnia 2015 roku, w związku z czym w dniu 13 stycznia 2016 roku hipoteka została wykreślona z księgi wieczystej.

38.2 Pozostałe zabezpieczenia spłaty zobowiązań

Na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka, w ramach zabezpieczenia spłaty zobowiązań, posiadała również wystawione weksle in blanco dotyczące następujących tytułów:

- Weksle in blanco do maksymalnej wysokości 39.512 tysięcy złotych, stanowiące zabezpieczenie prawidłowej realizacji umów o dofinansowanie prowadzonych przez Spółkę projektów inwestycyjnych,
- Weksel in blanco do maksymalnej wysokości 60.000 tysięcy złotych, stanowiący zabezpieczenie w ramach zawartej z bankiem umowy o udostępnienie linii gwarancyjnej, w ramach której Spółka może zlecać wystawienie gwarancji bankowych do wysokości 60.000 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2016 roku kwota wykorzystanej linii gwarancyjnej, której zabezpieczenie spłaty stanowi przedmiotowy weksel, wynosiła 416 tysięcy złotych. Kwota wykorzystanej linii została ujęta w Nocie 37 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego w ramach pozycji gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Spółki.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku łączna maksymalna wartość wystawionych przez Spółkę weksli in blanco wynosiła 43.939 tysięcy złotych.

39. Zdarzenia po dniu bilansowym

Po dniu bilansowym nie wystąpiły istotne zdarzenia mające wpływ na działalność Spółki, poza zdarzeniami opisanymi w Nocie 1.1 oraz Nocie 27.4 niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

40. Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Spółki w dniu 16 marca 2017 roku.

Zarząd Spółki

Maciej Libiszewski

Prezes Zarządu

Grzegorz Fingas

Członek Zarządu

Jarosław Klasa

Członek Zarządu

Arkadiusz Olewnik

Członek Zarządu

Zenon Kozendra

Członek Zarządu

Warszawa, dnia 16 marca 2017 roku



SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI
GRUPY KAPITAŁOWEJ **PKP CARGO**
ZA ROK OBROTOWY 2016

PKP CARGO S.A.

z siedzibą w Warszawie, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, zarejestrowana w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie XII Wydział Gospodarczy, pod numerem KRS 0000027702, kapitał zakładowy 2.239.345.850,00 zł w całości wpłacony.

Niniejszy dokument zawiera Sprawozdanie Zarządu PKP CARGO S.A. („Spółka”, „Jednostka dominująca”) z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO („Grupa Kapitałowa”, „Grupa”) w 2016 r. W treści dokumentu znajduje się również sprawozdanie z działalności Jednostki dominującej.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO ZA ROK OBROTOWY 2016

SPIS TREŚCI

1.	Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	7
2.	Relacje Inwestorskie	10
3.	Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	13
3.1.	Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	13
3.2.	Jednostki podlegające konsolidacji	13
3.3.	Struktura organizacyjna Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	16
3.4.	Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej	19
3.5.	Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami	20
4.	Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	21
4.1.	Otoczenie makroekonomiczne	21
4.2.	Działalność przewozowa	29
4.2.1.	Rynek transportu kolejowego w Polsce	29
4.2.2.	Pozycja Grupy PKP CARGO i Jednostki dominującej na rynku przewozów kolejowych w Polsce	31
4.2.3.	Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej	33
4.2.4.	Pozycja Grupy AWT na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej	34
4.2.5.	Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO	36
4.3.	Pozostałe usługi	43
4.4.	Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia	44
4.5.	Informacje dotyczące zatrudnienia	45
4.6.	Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO	47
4.6.1.	Nakłady inwestycyjne	47
4.6.2.	Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych	48
5.	Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	49
5.1.	Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.	49
5.1.1.	Sprawozdanie z całkowitych dochodów PKP CARGO S.A.	49
5.1.2.	Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.	55
5.1.3.	Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.	61
5.1.4.	Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A.	62
5.2.	Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	64
5.2.1.	Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO	64
5.2.2.	Charakterystyka struktury aktywów i pasywów Grupy PKP CARGO	72
5.2.3.	Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO	77
5.2.4.	Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO	78
5.3.	Informacje o majątku produkcyjnym	80
5.3.1.	Tabor	80
5.3.2.	Nieruchomości	82
5.4.	Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO	82
5.4.1.	Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek	82
5.4.2.	Informacje o udzielonych pożyczkach	82
5.4.3.	Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach	83
5.4.4.	Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych	83
5.4.5.	Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi	83
5.4.6.	Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	84
5.4.7.	Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO	84
5.5.	Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń	84
5.5.1.	Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk	84
5.5.2.	Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez Spółkę i Grupę PKP CARGO celach i metodach zarządzania ryzykiem finansowym	91
6.	Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	92
6.1.	Istotne informacje i zdarzenia	92
6.2.	Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO	96
6.3.	Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	98

6.4. Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	99
7. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	100
7.1. Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	100
7.2. Opis perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym.....	102
8. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	104
8.1. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.	104
8.1.1. Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie wpływów z emisji.....	104
8.1.2. Informacje o umowach mogących w przyszłości wpłynąć na zmianę w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy	104
8.1.3. Nabycie akcji własnych.....	104
8.1.4. Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych	104
8.1.5. Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	105
8.1.6. Wypłacone lub zadeklarowane dywidendy	106
8.2. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi.....	106
8.3. Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej.....	106
8.4. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju.....	106
8.5. Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego	107
8.6. Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze	110
8.7. Informacje o obowiązującej Polityce Wynagrodzeń.....	111
8.7.1. Ogólna informacja na temat przyjętego w Jednostce dominującej systemu wynagrodzeń.....	111
8.7.2. Warunki i wysokość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu i Rady Nadzorczej.....	111
8.7.3. Warunki dot. przysługujących pozafinansowych składników wynagrodzenia dla pozostałych kluczowych menedżerów.....	113
8.7.4. Wskazanie istotnych zmian, które w ciągu ostatniego roku obrotowego nastąpiły w polityce wynagrodzeń, lub informację o ich braku.....	113
8.7.5. Ocena funkcjonowania polityki wynagrodzeń z punktu widzenia realizacji jej celów, w szczególności długoterminowego wzrostu wartości dla akcjonariuszy i stabilności funkcjonowania przedsiębiorstwa	114
8.7.6. Umowy zawarte między PKP CARGO S.A. a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w określonych przypadkach	115
8.8. Informacje dotyczące sprawozdania finansowego	116
8.8.1. Informacje o umowie zawartej z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdania finansowego	116
8.8.2. Zasady sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego	117
8.8.3. Opis nietypowych pozycji w jednostkowym sprawozdaniu finansowym PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO	117
8.8.4. Opis istotnych pozycji pozabilansowych	117
9. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego	118
9.1. Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny.....	118
9.2. Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia	118
9.3. Opis głównych cech stosowanych w PKP CARGO S.A. systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych	121
9.4. Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji	122
9.5. Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnień	123
9.6. Ograniczenia odnośnie do wykonywania prawa głosu	123
9.7. Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.	124
9.8. Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień	125
9.9. Zasady zmiany statutu lub umowy spółki PKP CARGO S.A.	126
9.10. Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania	126
9.11. Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących PKP CARGO S.A. oraz ich komitetów	128
10. 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 spółek Grupy	138

SPIS TABEL

Tabela 1 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	7
Tabela 2 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. raportowanym, a skorygowanym.....	7
Tabela 3 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	8
Tabela 4 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej raportowanym, a skorygowanym	9
Tabela 5 Główne wydarzenia oraz działania realizowane w ramach relacji inwestorskich w 2016 r.....	12
Tabela 6 Spółki, w których PKP CARGO S.A. posiadała bezpośrednio udziały lub akcje wg stanu na dzień 31 grudnia 2016 r.	20
Tabela 7 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w 2014, 2015 i 2016 roku oraz w IV kwartale 2014 r., 2015 r. i 2016 r.	38
Tabela 8 Praca przewozowa PKP CARGO S.A. w 2014, 2015 i 2016 roku oraz w IV kwartale 2014 r., 2015 r. i 2016 r.	38
Tabela 9 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w 2014, 2015 i 2016 roku oraz w IV kwartale 2014 r., 2015 r. i 2016 r.	40
Tabela 10 Masa towarowa PKP CARGO S.A. w 2014, 2015 i 2016 roku oraz w IV kwartale 2014 r., 2015 r. i 2016 r.	40
Tabela 11 Średnia odległość Grupy PKP CARGO w 2014, 2015 i 2016 roku oraz w IV kwartale 2014 r., 2015 r. i 2016 r.....	41
Tabela 12 Średnia odległość PKP CARGO S.A. w 2014, 2015 i 2016 roku oraz w IV kwartale 2014 r., 2015 r. i 2016 r.	42
Tabela 13 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2016 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych).....	45
Tabela 14 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych).....	45
Tabela 15 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych).....	45
Tabela 16 Przeciętne zatrudnienie w okresie 12 miesięcy 2014-2016 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych).....	45
Tabela 17 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2016 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych).....	46
Tabela 18 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych).....	46
Tabela 19 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych).....	46
Tabela 20 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2014 – 2016 (tys. zł).....	47
Tabela 21 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2014 – 2016 (tys. zł).....	48
Tabela 22 Wyniki PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016 (tys. zł)	49
Tabela 23 Skorygowane wyniki PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016 (tys. zł).....	50
Tabela 24 Przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016 (tys. zł).....	51
Tabela 25 Koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016 (tys. zł)	52
Tabela 26 Skorygowane koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016 (tys. zł)	52
Tabela 27 Działalność finansowa PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016 (tys. zł).....	54
Tabela 28 Analiza pozioma i pionowa aktywów PKP CARGO S.A. (tys. zł)	55
Tabela 29 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2014 – 2016.....	58
Tabela 30 Analiza pozioma i pionowa pasywów PKP CARGO S.A. (tys. zł)	59
Tabela 31 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016.....	61
Tabela 32 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016	62
Tabela 33 Skorygowane wybrane wskaźniki finansowe PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016	62
Tabela 34 Wyniki Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł)	65
Tabela 35 Skorygowane wyniki Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł).....	66
Tabela 36 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł).....	67
Tabela 37 Skorygowane przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł).....	68
Tabela 38 Koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł)	69
Tabela 39 Skorygowane koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł)	69
Tabela 40 Działalność finansowa Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł).....	71
Tabela 41 Analiza pozioma i pionowa aktywów Grupy PKP CARGO (tys. zł)	72
Tabela 42 Analiza pozioma i pionowa pasywów Grupy PKP CARGO (tys. zł)	75
Tabela 43 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016.....	77
Tabela 44 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016.....	78
Tabela 45 Skorygowane wybrane wskaźniki finansowe Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016.....	79
Tabela 46 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności	81
Tabela 47 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów wg własności	81

Tabela 48 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane na dzień 31.12.2016 r. wobec stanu na 31.12.2015 r. oraz na 31.12.2014 r.	82
Tabela 49 Istotne informacje i zdarzenia, które wystąpiły w 2016 r. oraz po dniu bilansowym	92
Tabela 50 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające	105
Tabela 51 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	105
Tabela 52 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2016 r. (zł)	112
Tabela 53 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2016 r. (zł)	113
Tabela 54 Łączne wynagrodzenia podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych (zł netto)	116
Tabela 55 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2016 r.	122
Tabela 56 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2016 r. oraz na dzień przekazania raportu	123
Tabela 57 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	123
Tabela 58 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2016 r. do dnia przekazania raportu	128
Tabela 59 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2016 r. do dnia przekazania raportu	133
Tabela 60 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2016 r. do dnia przekazania raportu	136
Tabela 61 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2016 r. do dnia przekazania raportu	137
Tabela 62 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od dnia powołania (23 czerwca 2016 r.) do dnia przekazania raportu	137

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2016 r.	10
Rysunek 2 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 31.12.2016 r.	18
Rysunek 3 Struktura Grupy AWT na dzień 31.12.2016 r.	19
Rysunek 4 Dynamika PKB w Polsce w latach 2011-2018	21
Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2012-2018	22
Rysunek 6 Ceny węgla na rynku ARA w porównaniu do RB*	25
Rysunek 7 Wydobywanie węgla kamiennego w Polsce w latach 2014-2016 (w tys. ton).....	26
Rysunek 8 Wydobywanie węgla kamiennego w Republice Czeskiej w latach 2014-2016 (w tys. ton).....	28
Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w układzie kwartalnym w latach 2013-2016 (mln ton)	30
Rysunek 10 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Polsce w układzie kwartalnym w latach 2013-2016 (mld tkm)	30
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2016	31
Rysunek 12 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2016	31
Rysunek 13 Udziały rynkowe największych operatorów kolejowych w Polsce w 2016 r. według masy towarowej oraz według wykonanej pracy przewozowej	32
Rysunek 14 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Republice Czeskiej w układzie kwartalnym w latach 2013-2016 (mln ton)	33
Rysunek 15 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Republice Czeskiej w układzie kwartalnym w latach 2013-2016 (mld tkm).....	33
Rysunek 16 Udziały AWT a.s. w przewiezionej masie towarowej w Republice Czeskiej w latach 2014-2016.....	34
Rysunek 17 Udziały AWT a.s. w zrealizowanej pracy przewozowej w Republice Czeskiej w latach 2014-2016.....	34
Rysunek 18 Udziały rynkowe największych operatorów kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w obrębie Republiki Czeskiej w 2016 r. (btkm)	35
Rysunek 19 Struktura pracy przewozowej Grupy PKP CARGO w podziale na grupy towarowe w 2015 r. i 2016 r.	39
Rysunek 20 Struktura pracy przewozowej PKP CARGO S.A. w podziale na grupy towarowe w 2015 r. i 2016 r.	39
Rysunek 21 Struktura masy towarowej Grupy PKP CARGO w podziale na grupy towarowe w 2015 r. i 2016 r.	40
Rysunek 22 Struktura masy towarowej PKP CARGO S.A. w podziale na grupy towarowe w 2015 r. i 2016 r.	41
Rysunek 23 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Spółki za lata 2014 – 2016 *,**	50
Rysunek 24 Struktura aktywów trwałych PKP CARGO S.A. w 2015 r. i 2016 r.	56
Rysunek 25 Struktura aktywów obrotowych PKP CARGO S.A. w 2015 r. i 2016 r.	57
Rysunek 26 Struktura pasywów PKP CARGO S.A. w 2015 r. i 2016 r.	60
Rysunek 27 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Grupy za lata 2014 – 2016 *	67
Rysunek 28 Struktura aktywów trwałych Grupy PKP CARGO w 2015 r. i 2016 r.	73
Rysunek 29 Struktura aktywów obrotowych Grupy PKP CARGO w 2015 r. i 2016 r.	74
Rysunek 30 Struktura pasywów Grupy PKP CARGO w 2015 r. i 2016 r.	76
Rysunek 31 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej	130

1. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Tabela 1 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w tys. PLN ¹			w tys. EUR		
	2016	2015	2014 ²	2016	2015	2014
Przychody z działalności operacyjnej	3 250 457	3 514 154	3 880 181	742 843	839 742	926 212
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	-31 111	-115 180	92 813	-7 110	-27 523	22 155
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	-70 690	-139 107	87 532	-16 155	-33 241	20 894
Zysk / (strata) netto z działalności kontynuowanej	-68 565	-114 125	75 607	-15 669	-27 271	18 048
Całkowite dochody	-53 876	-73 827	48 936	-12 313	-17 642	11 681
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej *	-31 111	126 544	349 929	-7 110	30 239	83 529
Skorygowany zysk (strata) przed opodatkowaniem *	-70 690	102 617	344 648	-16 155	24 521	82 269
Skorygowany zysk (strata) netto *	-68 565	81 671	283 871	-15 669	19 516	67 761
Skorygowane całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej *	-53 876	121 969	257 200	-12 313	29 146	61 394
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 524 924	44 786 917	44 786 917	44 524 924
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 790 878	44 786 917	44 786 917	44 790 878
Zysk / (strata) na akcję (PLN/EUR)	-1,53	-2,55	1,70	-0,35	-0,61	0,41
Skorygowany zysk / (strata) na akcję (PLN/EUR) *	-1,53	1,82	6,38	-0,35	0,44	1,52
Zysk / (strata) rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	-1,53	-2,55	1,69	-0,35	-0,61	0,40
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej **	237 526	325 876	462 459	54 283	77 871	110 391
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-440 642	-584 858	-208 082	-100 702	-139 758	-49 670
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	731 009	-38 341	-102 189	167 061	-9 162	-24 393
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	527 893	-297 323	152 188	120 642	-71 048	36 328
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Aktywa trwałe	4 441 320	4 458 145	4 129 487	1 003 915	1 046 145	968 840
Aktywa obrotowe	1 106 405	559 110	1 207 089	250 091	131 200	283 201
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	6 000	44 061	17 560	1 356	10 339	4 120
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	2 239 346	506 181	525 483	525 384
Kapitał własny	3 018 440	3 072 316	3 256 319	682 287	720 947	763 982
Zobowiązania długoterminowe	1 697 385	1 150 212	1 034 276	383 676	269 908	242 657
Zobowiązania krótkoterminowe	837 900	838 788	1 063 541	189 399	196 829	249 523

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r. sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 r. sporządzone według MSSF UE

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść („PDO”) w kwocie 257,1 mln zł; dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach został uwzględniony podatek odroczonej od I PDO w kwocie 48,9 mln zł

dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz o odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach został uwzględniony podatek odroczonej od II PDO w kwocie 12,1 mln zł oraz podatek odroczonej od odpisu aktualizującego wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 33,8 mln zł

** w tym realizacja zobowiązań wynikających z wdrożonego I i II Programu Dobrowolnych Odejść w kwocie 273,7 mln zł w 2015 roku w tym realizacja zobowiązań wynikających z wdrożonego I i II Programu Dobrowolnych Odejść w kwocie 47,4 mln zł w 2016 roku

Tabela 2 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. raportowanym, a skorygowanym

PKP CARGO S.A.	w tys. PLN			w tys. EUR		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	-31 111	-115 180	92 813	-7 110	-27 523	22 155
Korekty:						
Koszty operacyjne PDO I			257 116			61 374
PDO II		63 862			15 260	
Odpis aktualizujący wartość aktywów		177 862			42 502	
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej	-31 111	126 544	349 929	-7 110	30 239	83 529

Źródło: Opracowanie własne

¹ W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2016 dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością

² Okres trzyletni prezentowany jest z uwagi na dostępność porównywalnych danych finansowych, ich przejrzystość, jak również stosunkowo krótką historię notowań Spółki na rynku regulowanym Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie

Tabela 3 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w tys. PLN			w tys. EUR		
	2016	2015 (przekształcone*)	2014	2016	2015 (przekształcone*)	2014
Przychody z działalności operacyjnej	4 411 269	4 554 133	4 274 335	1 008 129	1 088 256	1 020 298
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	-132 071	55 911	120 927	-30 183	13 361	28 866
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	-150 924	10 518	93 521	-34 491	2 513	22 324
Zysk / (strata) netto	-133 772	30 081	78 282	-30 572	7 188	18 686
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-91 076	107 619	43 759	-20 814	25 717	10 445
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej **	-25 293	166 970	386 258	-5 780	39 899	92 201
Skorygowany zysk (strata) przed opodatkowaniem **	-44 146	121 577	358 852	-10 089	29 052	85 659
Skorygowany zysk (strata) netto **	-41 470	93 861	293 200	-9 477	22 429	69 988
Skorygowane całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej **	1 227	171 399	258 677	280	40 957	61 747
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 524 924	44 786 917	44 786 917	44 524 924
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku (straty) rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 790 878	44 786 917	44 786 917	44 790 878
Zysk / (strata) na akcję (PLN/EUR)	-2,99	0,67	1,70	-0,68	0,16	0,41
Skorygowany zysk / (strata) na akcję (PLN/EUR)	-0,93	2,10	6,59	-0,21	0,50	1,57
Zysk / (strata) rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	-2,99	0,67	1,70	-0,68	0,16	0,41
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej ***	380 049	387 502	559 932	86 854	92 598	133 658
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-568 567	-515 199	-238 743	-129 937	-123 112	-56 989
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	663 860	-29 447	-155 711	151 715	-7 037	-37 169
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	475 342	-157 144	165 478	108 632	-37 551	39 500

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Aktywa trwałe	4 942 861	4 979 501	4 254 465	1 117 283	1 168 485	998 162
Aktywa obrotowe	1 547 936	1 078 895	1 401 188	349 895	253 173	328 740
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	44 061	17 560	-	10 339	4 120
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	2 239 346	506 181	525 483	525 384
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 242 869	3 333 945	3 321 464	733 017	782 341	779 266
Kapitał własny przypadający udziałom niedającym kontroli	-	-	55 238	-	-	12 960
Zobowiązania długoterminowe	2 076 081	1 586 088	1 165 414	469 277	372 190	273 424
Zobowiązania krótkoterminowe	1 171 847	1 182 424	1 131 097	264 884	277 467	265 372

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6³ SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

** dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej został uwzględniony podatek odroczony z tytułu PDO I w kwocie 50,4 mln zł

dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej został uwzględniony podatek odroczony z tytułu PDO II w kwocie 13,3 mln zł, podatek odroczony od utraty wartości aktywów trwałych i klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 33,9 mln zł, natomiast od zysku z tytułu okazjonalnego nabycia AWT nie uwzględniono podatku odroczonego

dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnienia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 r. w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w Nocie 12.1 SSF. oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 mln zł (opisany w Nocie 19), dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej został uwzględniony podatek odroczony z tytułu odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości AWT w kwocie 6,5 mln zł oraz podatek odroczony z tytułu odpisu aktualizującego należności od OKD a.s. („OKD”) w kwocie 8,0 mln zł, zmiana wartości odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów oraz odpisu wartości należności prezentowana w SSF jest związana ze zmianą kursów walutowych przyjętych do przeliczeń odpisów na złote

*** w tym realizacja zobowiązań wynikających z wdrożonego I i II Programu Dobrowolnych Odejść w kwocie 287,4 mln zł w 2015 rok, w tym realizacja zobowiązań wynikających z wdrożonego I i II Programu Dobrowolnych Odejść w kwocie 48,2 mln zł w 2016 rok

³ Za każdym razem, gdy w Sprawozdaniu będzie mowa o Nocie, należy przez to rozumieć Notę Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. („JSF”) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r. sporządzonego według MSSF UE, w przypadku odnoszenia się do danych jednostkowych. W przypadku danych skonsolidowanych, należy przez to rozumieć Notę Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO („SSF”) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r. sporządzonego według MSSF UE

Tabela 4 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej raportowanym, a skorygowanym

Grupa PKP CARGO	w tys. PLN			w tys. EUR		
	2016	2015 (przekształcone*)	2014	2016	2015 (przekształcone*)	2014
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	-132 071	55 911	120 927	-30 183	13 361	28 866
Korekty:						
Przychody operacyjne						
Okazjonalne nabycie AWT		-137 779			-32 924	
Koszty operacyjne						
PDO I			265 331			63 335
PDO II		70 179			16 770	
Odpis na należności OKD	72 661			16 605		
Odpis aktualizujący wartość aktywów		178 659			42 692	
Odpis z tytułu trwałej wartości aktywów AWT	34 117			7 797		
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej	-25 293	166 970	386 258	-5 780	39 899	92 201

Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych porównawczych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6 SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r

W okresach objętych SSF oraz JSF do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski ("NBP"):

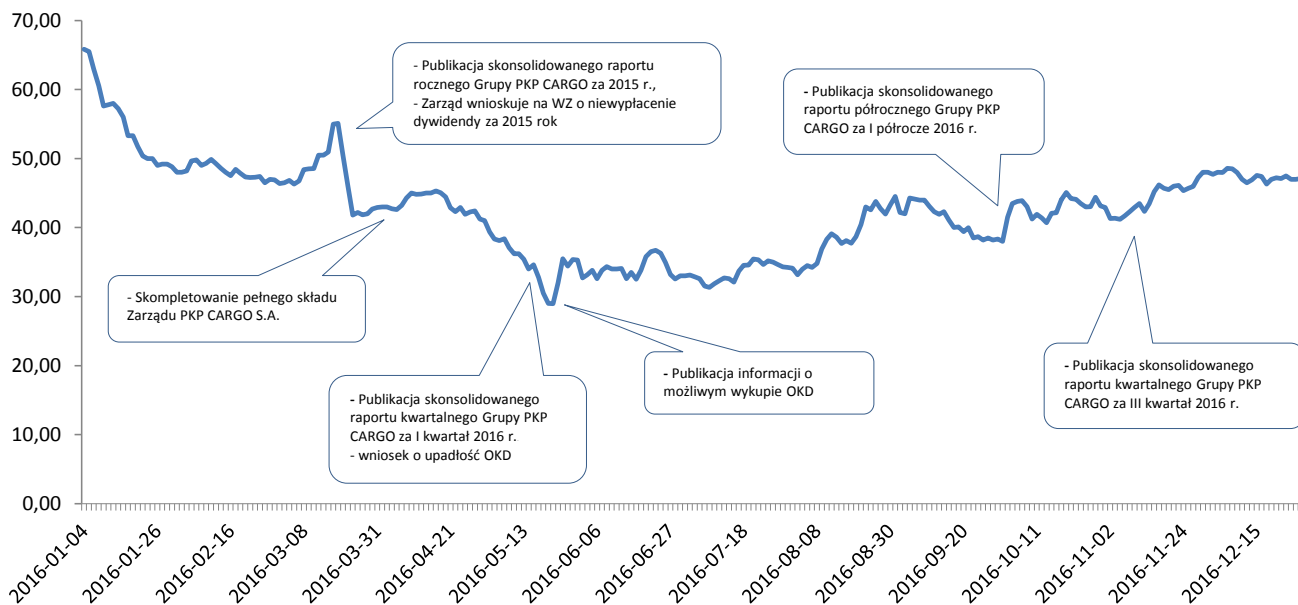
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2016 r. – 4,4240 PLN/EUR, 31.12.2015 r. – 4,2615 PLN/EUR, 31.12.2014 r. – 4,2623 PLN/EUR.
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2016 r. – 4,3757 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2015 r. – 4,1848 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2014 r. – 4,1893 PLN/EUR.

2. Relacje Inwestorskie

W 2016 r., zgodnie z wiedzą Spółki, wydano 13 rekomendacji dla akcji PKP CARGO S.A. Cena docelowa akcji zgodnie z wycenami w 2016 r. wahała się w przedziale od 39,0 zł do 78,1 zł.

Poniższy wykres przedstawia notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2016 r.

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne

Kluczowym elementem efektywnego funkcjonowania PKP CARGO S.A. jako spółki giełdowej jest profesjonalna komunikacja z interesariuszami rynku kapitałowego, a priorytetem komunikacji Spółki w ramach prowadzonych relacji inwestorskich jest prezentowanie inwestorom rzetelnego obrazu działalności Spółki, w tym jej sytuacji finansowej oraz umożliwienie równego dostępu do informacji wszystkim uczestnikom rynku.

PKP CARGO S.A. dążąc do zapewnienia najwyższych standardów w obszarze prowadzonych relacji inwestorskich w roku 2016 przeprowadziło wiele wydarzeń skierowanych do środowiska inwestorskiego.

Nadrzędnym celem PKP CARGO S.A. jest prawidłowe i terminowe wypełnianie obowiązków informacyjnych spółki giełdowej. Na tej płaszczyźnie w roku 2016, Spółka zidentyfikowała wiele zdarzeń wymagających niezwłocznego przekazania do publicznej wiadomości. W ramach raportowania giełdowego PKP CARGO S.A. opublikowała w 2016 r. 57 raportów bieżących.

W 2016 r. PKP CARGO S.A. zorganizowała cztery konferencje dla analityków i inwestorów w związku z publikacją wyników okresowych Spółki. Podczas konferencji przedstawiciele Zarządu PKP CARGO S.A. prezentowali wyniki Spółki oraz odpowiadali na pytania uczestników. W celu zapewnienia jak najszerszego dostępu do konferencji, PKP CARGO S.A. zapewniała transmisję internetową swoich wydarzeń, dostępną m.in. na stronie internetowej Spółki. W trakcie konferencji PKP CARGO S.A. zapewniała każdorazowo tłumaczenie symultaniczne na język angielski, zarówno dla uczestników stacjonarnych, jak również dla tych uczestniczących w konferencjach przez Internet lub za pośrednictwem telekonferencji.

W ramach działań skierowanych do obecnych i potencjalnych inwestorów w roku 2016, przedstawiciele PKP CARGO S.A. reprezentowali Spółkę na organizowanych przez profesjonalne instytucje rynku kapitałowego konferencjach oraz roadshow krajowych i zagranicznych.

W związku ze zmianą od 3 lipca 2016 r. przepisów dotyczących obowiązków informacyjnych spółek giełdowych (rozporządzenie MAR), Spółka dostosowała obowiązujące wewnętrzne procedury odnośnie obowiązków informacyjnych.

PKP CARGO S.A. udostępnia użytkownikom korporacyjną stronę internetową, w ramach której funkcjonuje profesjonalny serwis inwestorski. Sekcja „Relacje Inwestorskie” w celu zapewnienia równego dostępu do informacji inwestorom i analitykom z Polski, jak również z zagranicy, prowadzona jest i na bieżąco aktualizowana w dwóch językach (polskim i angielskim). Sekcja dla przejrzystego i łatwego dostępu podzielona została na następujące bloki tematyczne:

1. Informacje finansowe – blok zawierający podstawowe dane na temat Spółki, dane operacyjne i finansowe oraz raporty finansowe (kwartalne, półroczne i roczne),
2. Prezentacje – zawierający prezentacje przygotowane na konferencje wynikowe, jak również wydarzenia branżowe,
3. Raporty bieżące – blok zawierający wszystkie raporty bieżące publikowane przez Spółkę.
4. Akcje – blok, w którym znajdują się dane giełdowe, takie jak: aktualny wykres notowań, dane dotyczące kursu, akcjonariatu, wypłacanych dywidend oraz kalkulator bieżącej wartości akcji. Ponadto w bloku tym znajdują się rekomendacje analityków oraz informacje dotyczące akcji pracowniczych.
5. Walne Zgromadzenia – zawierający informacje na temat Walnych Zgromadzeń zwoływanych przez PKP CARGO S.A., w tym m.in. ogłoszenie o zwołaniu Walnego Zgromadzenia, projekty uchwał czy formularz do wykonywania prawa głosu przez pełnomocnika.
6. Ład korporacyjny – blok zawierający sylwetki władz PKP CARGO S.A. (Zarząd i Rada Nadzorcza) oraz informacje dotyczące Komitetu audytu, Komitetu ds. nominacji i Komitetu ds. Strategii. W bloku tym znajdują się również dokumenty Spółki, m.in. Statut, Regulamin Zarządu oraz Regulamin Rady Nadzorczej, jak również prospekt emisyjny. Ponadto można zapoznać się z obszarem zasad dobrych praktyk, które PKP CARGO S.A. stosuje w celu maksymalnej transparentności działań oraz właściwego, wysokiego poziomu komunikacji z inwestorami.
7. Kalendarz – zawierający najważniejsze wydarzenia z punktu widzenia inwestora.
8. Kontakt – blok zawierający kontakt do Relacji Inwestorskich PKP CARGO S.A.

Spółka w cyklach miesięcznych wysyła do grona zainteresowanych analityków i inwestorów, a także Członków Zarządu, Rady Nadzorczej oraz do pracowników, newsletter relacji inwestorskich PKP CARGO S.A., zawierający użyteczne dane, m.in.: makroekonomiczne, przewozowe, rynkowe oraz dotyczące wyników i osiągnięć spółki, a także podsumowanie najważniejszych w danym miesiącu wydarzeń z życia PKP CARGO S.A.

W dniach 7-8 czerwca 2016 r. w PKP CARGO S.A. odbyła się druga edycja „Dnia Inwestora”, skierowana do analityków giełdowych oraz inwestorów instytucjonalnych. W wydarzeniu wzięło udział kilkudziesięciu uczestników reprezentujących instytucje finansowe. W trakcie „Dnia Inwestora” uczestnicy zwiedzali kluczowe aktywa Grupy PKP CARGO zlokalizowane w Małaszewiczach, wśród nich m.in. terminal masowy i kontenerowy w Małaszewiczach i terminal Kowalewo.

Wysoki poziom prowadzonych przez PKP CARGO S.A. relacji inwestorskich potwierdzają otrzymane nagrody i wyróżnienia, m.in. w organizowanym przez Stowarzyszenie Emitentów Giełdowych konkursie Złota Strona Emitenta - za najwyższą jakość komunikacji korporacyjnej on-line na polskim rynku kapitałowym.

W ramach ciągłego doskonalenia serwisu inwestorskiego, PKP CARGO S.A. w roku 2017 zamierza kontynuować działania i rozwijać narzędzia komunikacji z obszaru relacji inwestorskich.

Poniższa tabela przedstawia kalendarium prezentujące główne wydarzenia oraz działania w ramach relacji inwestorskich, jakie miały miejsce w 2016 r.

Tabela 5 Główne wydarzenia oraz działania realizowane w ramach relacji inwestorskich w 2016 r.

Lp.	Data	Wydarzenie
1	8 lutego 2016 r.	Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO
2	18 marca 2016 r.	Publikacja skonsolidowanego raportu rocznego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za 2015 r. Spotkanie Zarządu z analitykami i inwestorami związane z publikacją wyników finansowych za 2015 r.
3	10-12 maja 2016 r.	Udział w IX Europejskim Kongresie Gospodarczym, Katowice
4	11 maja 2016 r.	Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO
5	16 maja 2016 r.	Publikacja skonsolidowanego raportu kwartalnego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I kwartał 2016 r. Spotkanie Zarządu z analitykami i inwestorami związane z publikacją wyników finansowych za I kwartał 2016 r.
6	17 – 18 maja 2016 r.	V Kongres CFO Spółek Giełdowych SEG, Ossa
7	7-8 czerwca 2016 r.	Dzień Inwestora PKP CARGO, Małaszewicze
8	25-26 sierpnia 2016 r.	Udział w Forum Państw ABC, Dubrownik
9	28 września 2016 r.	Publikacja skonsolidowanego raportu półrocznego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I półrocze 2016 r. Spotkanie Zarządu z analitykami i inwestorami związane z publikacją wyników finansowych za I półrocze 2016 r.
10	19 października 2016 r.	Udział w konferencji Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa na temat korytarzy bazowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, Warszawa
11	28 października 2016 r.	Forum Klienta 2016, Warszawa
12	11-13 października 2016 r.	Erste Investor Conference, Stegersbach
13	16 listopada 2016 r.	Publikacja skonsolidowanego raportu kwartalnego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za III kwartał 2016 r. Spotkanie Zarządu z analitykami i inwestorami związane z publikacją wyników finansowych za III kwartał 2016 r.
14	17-18 listopada 2016 r.	Udział w Kongresie 590, Rzeszów
15	23 listopada 2016 r.	Udział w VI Kongresie Kolejowym, Gdańsk
16	30 listopada – 1 grudnia 2016 r.	WOOD's Winter in Prague, Praga

Źródło: Opracowanie własne

3. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO

Zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupa PKP CARGO są 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 UTK⁴) oraz posiada pozycję drugiego największego przewoźnika na rynku czeskim (wg SZDC⁵). Niezależnie od wymienionych obszarów, Spółka i Grupa prowadzą i stale rozwijają działalność operacyjną na terenie Czech, Słowacji, Niemiec, Austrii, Belgii, Holandii, Litwy oraz Węgier.

Grupa (Jednostka dominująca, AWT, CARGO SERVICE) 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:

- logistyka intermodalna;
- spedycja (krajowa i międzynarodowa);
- usługi terminalowe;
- usługi bocznicowe i trakcyjne;
- utrzymanie i naprawa taboru;
- działalność rekultywacyjna.

3.2. Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 15 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

1. PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.
2. PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.
3. PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.
4. PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.
5. PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o.
6. CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.
7. CARGOTOR Sp. z o.o.
8. PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.
9. Advanced World Transport B.V. (“AWT B.V.”, “AWT”)
10. Advanced World Transport a.s. (“AWT a.s.”)
11. AWT ROSCO a.s.
12. AWT Čechofracht a.s.
13. AWT Rekultivace a.s.
14. AWT Coal Logistics s.r.o.
15. AWT Rail HU Zrt.

⁴ Urząd Transportu Kolejowego

⁵ Správa železniční dopravní cesty (podmiot odpowiadający za zarządzanie państwową siecią kolejową w Czechach)

Dodatkowo w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2016 r. metodą praw własności wyceniane są następujące spółki:

- COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.
- Pol – Rail S.r.l.
- Terminale Przeładunkowe Sławków – Medyka Sp. z o.o.
- Trade Trans Karya Sp. z o.o.
- Transgaz S.A.
- Trade Trans Finance Sp. z o.o.
- PPHU "Ukpol" Sp. z o.o.
- Rentrans Cargo Sp. z o.o.
- Gdański Terminal Kontenerowy S.A.
- AWT Rail SK a.s.

Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę spółek objętych konsolidacją sprawozdań finansowych metodą pełną.

PKP CARGO S.A.

Jednostka dominująca powstała na mocy artykułu 14 ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Spółka zawiązana została aktem notarialnym z dnia 29 czerwca 2001 r., a następnie zarejestrowana pod nazwą PKP CARGO Spółka Akcyjna w Sądzie Rejonowym w Katowicach, VIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000027702. Na skutek zmiany siedziby Spółki, która od dnia 7 października 2002 r. określona została, jako Warszawa ul. Grójecka 17, akta rejestrowe prowadzone są przez Sąd Rejonowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego. Od początku istnienia Spółka funkcjonuje w Grupie PKP. Podstawowym przedmiotem działalności Spółki jest krajowy i międzynarodowy kolejowy przewóz towarów.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. została utworzona, jako Agencje Celne PKP CARGO Sp. z o.o. w dniu 11 lipca 2002 r. przez PKP CARGO S.A. Spółka rozpoczęła działalność operacyjną z dniem 1 grudnia 2002 r. Podstawową działalnością spółki są usługi w zakresie kompleksowej obsługi bocznic, a także przewozy ładunków transportem kolejowym. Do obsługi bocznic powoływane są tzw. obszary wykonawcze w miejscach, gdzie spółka koncentruje działalność bocznicową.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

W dniu 1 lipca 2014 r. nastąpiła konsolidacja działalności spółek z Grupy PKP CARGO dedykowanych do napraw taboru kolejowego. Obecnie kompetencje z tego zakresu są skupione w PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Głównym przedmiotem działalności spółki są usługi w zakresie napraw i utrzymania taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw. Ponadto spółka świadczy kompleksowe usługi w zakresie napraw maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenia i regulacji taboru. Spółka koncentruje się na realizacji napraw taboru w ramach Grupy PKP CARGO.

PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.

PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. do 22 października 2014 r. prowadziła działalność pod nazwą PKP CARGOLOK Sp. z o.o. Przedmiotem działalności Spółki jest działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów oraz odzysk surowców. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. została utworzona dnia 22 lutego 2010 r. Przedmiotem działalności spółki jest kompleksowa obsługa towarów poprzez: przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, także kontenerów.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka - Żurawica Sp. z o.o. została utworzona dnia 5 stycznia 2011 r. Spółka prowadzi działalność od 1 lutego 2011 r. Przedmiotem działalności spółki jest kompleksowa obsługa towarów poprzez: przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej (zmiana wózków na styku normalnych, tj. 1 435 mm i szerokich, tj. 1 520 mm torów kolejowych), głównie przy przewozie materiałów niebezpiecznych oraz przeładunek przesyłek ponad gabarytowych, wymagających zastosowania specjalistycznych urządzeń przeładunkowych.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. została utworzona dnia 8 marca 1990 r. pod firmą Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o. (PS TRADE TRANS Sp. z o.o.). W dniu 17 sierpnia 2015 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki, na którym została podjęta uchwała w sprawie zmiany firmy spółki z PS TRADE TRANS Sp. z o.o. na PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Zmiana ta została zarejestrowana w dniu 30 października 2015 r.

W dniu 29 września 2015 r. został podpisany przez Zarządy spółek: PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (jako Spółki Przejmującej) oraz CARGOSPED Sp. z o.o. (jako Spółki Przejmowanej) „Plan połączenia spółek kapitałowych: Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o. i CARGOSPED Sp. z o.o.”. Przedmiotowe połączenie zostało zarejestrowane 31 grudnia 2015 r. w trybie art. 492 § 1 pkt 1) KSH., poprzez przeniesienie całego majątku spółki CARGOSPED Sp. z o.o., na spółkę PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., w zamian za udziały, które spółka PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. wydała PKP CARGO S.A. jako jednemu wspólnikowi CARGOSPED Sp. z o.o.

Podstawową działalnością spółki są 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. Spółka realizuje także całościową obsługę celną dla klientów Grupy PKP CARGO.

Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o. o.

Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o. o. wchodzi w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO od stycznia 2010 r., kiedy to została nabyta przez CARGOSPED Sp. z o. o. Główne obszary działalności spółki stanowią 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 Sp. z o.o. została zarejestrowana 13 listopada 2013 r. i 100% udziałów objęła PKP CARGO S.A. Spółka prowadzi działalność na terenie całego kraju w zakresie zarządzania infrastrukturą torową i usługową w postaci bocznic kolejowych i układów torowych wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.

Advanced World Transport B.V.

Jednostka dominująca w Grupie AWT. Przedmiotem działalności spółki jest pełnienie funkcji spółki holdingowej. Spółka została utworzona na mocy prawa holenderskiego 11 czerwca 2007 r. W dniu 28 maja 2015 r. PKP CARGO S.A. nabyło 80% udziałów spółki.

Advanced World Transport a.s.

ADVANCED WORLD TRANSPORT a.s. została utworzona 1 stycznia 1994 r. pod firmą OKD DOPRAVA a.s. Spółka jest największym podmiotem w strukturze Grupy Kapitałowej AWT. Przedmiotem działalności spółki jest świadczenie kompleksowej obsługi towarowego transportu kolejowego oraz obsługi bocznicowej. W chwili obecnej, spółka jest drugim największym operatorem kolejowym w Republice Czeskiej. Usługa towarowego transportu kolejowego świadczona jest również przez spółkę na terytorium Słowacji i Polski.

Niezależnie od samodzielnej realizacji usługi transportowej na bazie własnych uprawnień, spółka pozostaje aktywna, jako spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej.

Dodatkowo, spółka zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov w północnej części Republiki Czeskiej oraz oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”).

AWT Čechofracht a.s.

AWT ČECHOFRACHT a.s. została utworzona 1 stycznia 1991 r. Podstawowym przedmiotem działalności spółki są międzynarodowe usługi spedycyjne.

AWT Rekultivace a.s.

Spółka utworzona 1 stycznia 1994 r. z siedzibą w Hawierzowie, wyspecjalizowana jest w działalności o charakterze budownictwa inżynierskiego. Do podstawowej oferty spółki należy gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, zapewnienie specjalistycznego zaplecza technicznego, przechowywanie węgla etc.

Z uwagi na charakter działalności, usługi świadczone przez spółkę często wymagają obsługi transportowej, co w przypadku obsługi transportu kolejowego przez AWT a.s., pozwala na uzyskanie wartości dodanej i zapewnienie kompleksowej obsługi swoich klientów.

AWT ROSCO a.s.

Od 1 maja 2010 r. spółka działała w ramach grupy pod firmą AWT VADS a.s. W lipcu 2011 r. firma spółki została zmieniona na AWT ROSCO a.s. Spółka dedykowana jest do zarządzania flotą wagonów Grupy AWT. W ramach prowadzonej działalności, podstawową misją spółki jest zabezpieczenie taboru niezbędnego do wykonywania usług transportowych przez spółki przewozowe grupy AWT. Działalność spółki obejmuje wynajem wagonów kolejowych oraz czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.

AWT Coal Logistics s.r.o.

Spółka została zarejestrowana 4 kwietnia 2013 r. Głównym przedmiotem działalności spółki jest spedycja kolejowa ukierunkowana na obsługę przewozów węgla kamiennego z kopalń należących do OKD a.s.

AWT Rail HU Zrt.

Spółka została zarejestrowana 31 grudnia 2008 r. Oferuje usługi transportu kolejowego oraz obsługę bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego. Rozwój spółki jest elementem ekspansji zagranicznej Grupy. W chwili obecnej spółka uczestniczy w obsłudze licznych przewozów międzynarodowych obsługiwanych we współpracy z innymi podmiotami z Grupy.

3.3. Struktura organizacyjna Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

PKP CARGO S.A.

Zarząd PKP CARGO S.A. wykonuje swoje zadania przy pomocy podległych mu jednostek organizacyjnych oraz wchodzących w ich skład komórek organizacyjnych.

W strukturze organizacyjnej Spółki wyodrębnione zostały następujące jednostki organizacyjne:

- Centrala Spółki, na którą składają się biura kierowane przez poszczególnych dyrektorów,
- Zakłady wykonujące zadania Spółki na określonych obszarach kraju.

Centrala Spółki

Do podstawowych zadań Centrali Spółki należy wspomaganie działalności Zarządu Spółki w obszarze zarządzania strategicznego, operacyjnego i finansowego oraz prowadzenie spraw Spółki wobec głównych klientów i kontrahentów, administracja i koordynacja procesu transportowego. Biura Centrali Spółki są komórkami organizacyjnymi podległymi Prezesowi Zarządu bądź poszczególnym członkom Zarządu.

Zakłady

Podstawowymi zadaniami Zakładów jest zarządzanie zasobami na obszarze działania, organizacja i realizacja dostaw ładunków zgodnie z zawartymi umowami z wykorzystaniem kolejowego procesu przewozowego, przeładunku, magazynowania, przewozów przy użyciu środków innych przewoźników, obsługi trakcyjnej przewozów realizowanych przez Spółkę, wynajmu

pojazdów trakcyjnych, naprawy taboru kolejowego własnego oraz świadczenie usług naprawczych, utrzymanie urządzeń technicznych i zaplecza warsztatowego oraz realizacja celów Spółki w zakresie marketingu i sprzedaży usług.

Zakładami Spółki są:

- 1) PKP CARGO S.A. Centralny Zakład Spółki,
- 2) PKP CARGO S.A. Dolnośląski Zakład Spółki
- 3) PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki
- 4) PKP CARGO S.A. Północny Zakład Spółki
- 5) PKP CARGO S.A. Śląski Zakład Spółki
- 6) PKP CARGO S.A. Wschodni Zakład Spółki
- 7) PKP CARGO S.A. Zachodni Zakład Spółki

Grupa PKP CARGO

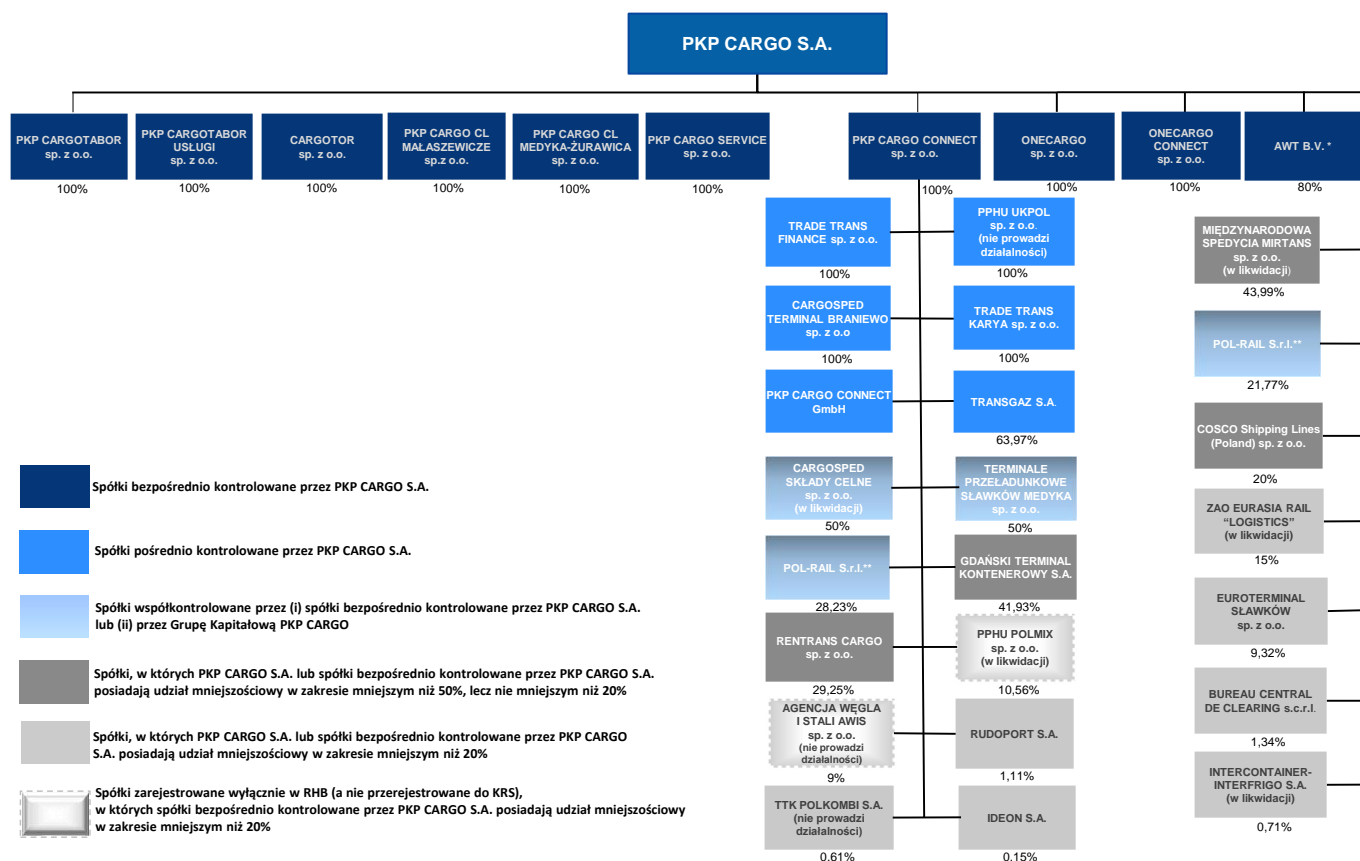
Na dzień 31 grudnia 2016 r. w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A., wchodziło 28 spółek zależnych – kontrolowanych przez PKP CARGO S.A. bezpośrednio lub pośrednio (poprzez podmioty kontrolowane przez PKP CARGO S.A.), w tym:

- 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO S.A.,
- 13 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO S.A. (a pośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO S.A.), w tym 6 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz 7 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez AWT B.V.,
- 5 spółek z Grupy AWT – bezpośrednio kontrolowanych przez spółki pośrednio kontrolowane przez PKP CARGO S.A. (pośrednio kontrolowane przez PKP CARGO S.A.);

Ponadto Grupa posiada 6 podmiotów stowarzyszonych oraz udziały w 4 wspólnych przedsięwzięciach.

Poniższy rysunek przedstawia schemat powiązań organizacyjnych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami na dzień 31 grudnia 2016 r.:

Rysunek 2 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 31.12.2016 r.

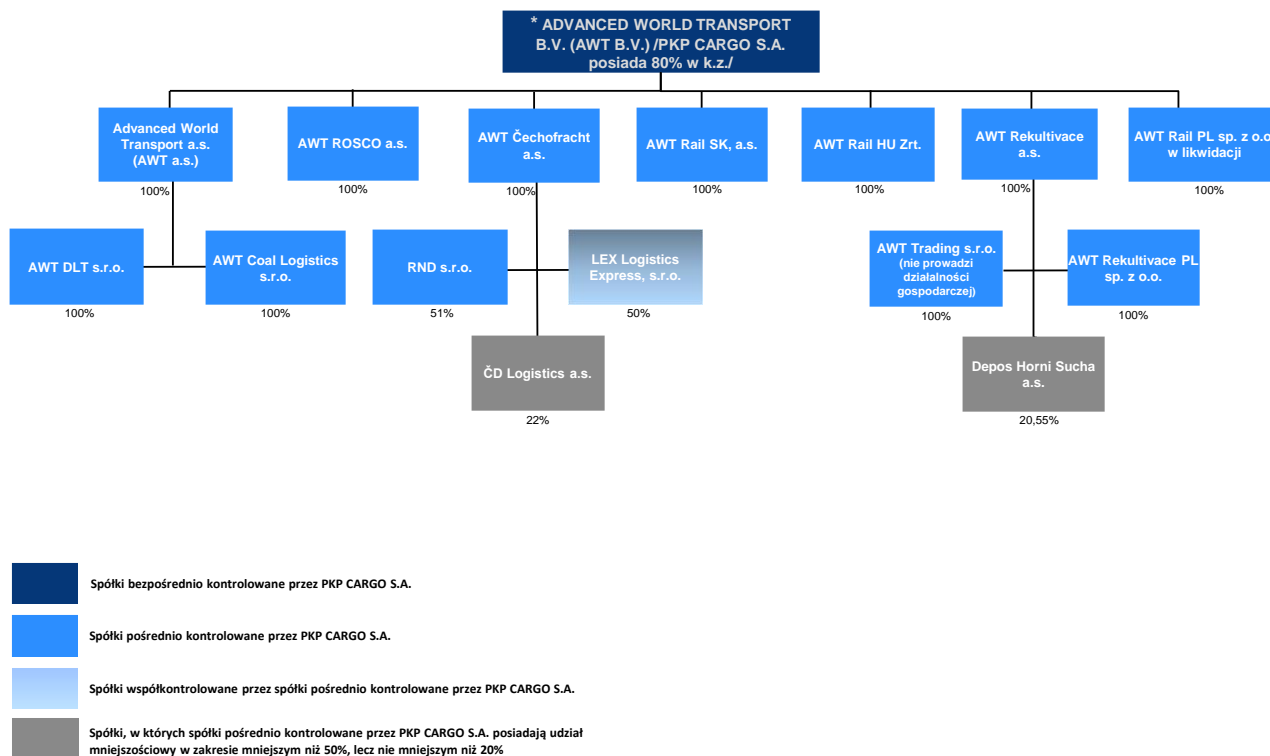


Źródło: Opracowanie własne

* Pełną strukturę Grupy Kapitałowej AWT oraz powiązania kapitałowe ze spółkami, w których spółki Grupy Kapitałowej AWT posiadają udziały lub akcje (pakiety mniejszościowe) przedstawiono na Rysunku 3;

** w POL-RAIL s.r.l. z siedzibą w Rzymie udziały posiada zarówno PKP CARGO S.A. jak i jedna ze spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO S.A. – PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. tak, że obydwa podmioty z Grupy PKP CARGO posiadają łącznie 50% udziału w kapitale zakładowym POL-RAIL s.r.l.

Rysunek 3 Struktura Grupy AWT na dzień 31.12.2016 r.



Źródło: Opracowanie własne

3.4. Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej

W Jednostce dominującej funkcjonował system zarządzania oparty na hierarchicznym podporządkowaniu poszczególnych szczebli zarządzania w ramach pionów funkcjonalnych (tzw. „pionizacja zarządzania”), obejmujących struktury Centrali i zakładów Spółki. W dniu 8 czerwca 2016 r. Zarząd PKP CARGO S.A. zatwierdził i wprowadził do stosowania z dniem 1 sierpnia 2016 r. nowy Regulamin Organizacyjny. Na jego mocy uległ zmianie model zarządzania w Spółce – przywrócony został wcześniejszy model, w którym większą rolę odgrywają kierujący zakładami Spółki Dyrektorzy - posiadający merytoryczny nadzór nad komórkami zakładu. Na skutek powyższej zmiany, zakłady (uzyskując większą autonomię) mogą samodzielnie realizować politykę Spółki we wskazanym obszarze.

W dniu 7 sierpnia 2015 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki AWT RAIL PL sp. z o.o., na którym została podjęta uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników w sprawie rozwiązania i otwarcia postępowania likwidacyjnego spółki AWT RAIL PL sp. z o.o. Zmiana ta została zarejestrowana w rejestrze sądowym z dniem 15 marca 2016 r. Otwarcie likwidacji było spowodowane brakiem biznesowego uzasadnienia dla dalszego istnienia spółki. Postawienie spółki w stan likwidacji nie ma istotnego wpływu na działalność operacyjną Grupy. Na dzień przekazania raportu, postępowanie likwidacyjne jest w toku.

W czerwcu 2016 r. rozpoczęła działalność operacyjną spółka spedycyjna w Niemczech – PKP CARGO CONNECT GmbH z siedzibą w Hamburgu. Głównym jej zadaniem jest spedycja ukierunkowana na transport intermodalny, morski i drogowy w Niemczech i Europie Zachodniej. Utworzenie spółki pozwoli lepiej wykorzystać potencjał zachodnioeuropejskich rynków.

W dniu 24 czerwca 2016 r., PKP CARGO S.A. oraz jej spółka zależna PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. podjęły decyzje o wykonaniu prawa odstąpienia od warunkowej zobowiązującej umowy sprzedaży 40.796 udziałów, stanowiących ok. 99,85% udziałów w kapitale zakładowym Orlen KolTrans sp. z o.o. zawartej z PKN Orlen S.A. oraz PKP CARGO S.A. wykonała prawo odstąpienia od warunkowej zobowiązującej umowy sprzedaży zorganizowanej części przedsiębiorstwa Euronafł Trzebinia sp. z o.o. Odstąpienie od umów sprzedaży nie przewiduje skutków finansowych dla PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. wynikających z ich rozwiązania.

W dniu 23 listopada 2016 r. AWT a.s. nabyła od spółki AWT B.V. 100% udziałów w spółce AWT Coal Logistics s.r.o.

W dniu 6 grudnia 2016 r. spółka AWT Čechofracht a.s. sprzedała posiadane 66% udziałów w kapitale zakładowym spółki Spedrapid Sp. z o.o. W wyniku transakcji AWT Čechofracht a.s. przestała być współnikiem w Spedrapid Sp. z o.o.

W dniu 21 grudnia 2016 r. spółka G.I.B., s.r.o. v likvidaci (spółka zależna od AWT Čechofracht a.s.) została wykreślona z czeskiego rejestru przedsiębiorców, z uwagi na zakończenie postępowania likwidacyjnego. W wyniku tego, AWT Čechofracht a.s. przestała być współnikiem w G.I.B., s.r.o. v likvidaci.

3.5. Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami

W tabeli poniżej przedstawiono zestawienie wszystkich posiadanych bezpośrednio udziałów i akcji przez PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 31.12.2016 r.

Tabela 6 Spółki, w których PKP CARGO S.A. posiadała bezpośrednio udziały lub akcje wg stanu na dzień 31 grudnia 2016 r.

L.p.	Nazwa spółki	Miejsce w Grupie PKP CARGO	Siedziba	Wysokość kapitału zakładowego	Wartość 1 udziału	Ilość posiadanych udziałów	% udział w kapitale zakładowym
SPÓŁKI ZALEŻNE, w których PKP CARGO S.A. posiada ponad 50% udziałów/akcji ORAZ SPÓŁKI Z UDZIAŁEM SPÓŁEK ZALEŻNYCH PKP CARGO S.A.							
1.	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	córka	Warszawa	30 827 000 zł	500 zł	61 654	100%
2.	PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	córka	Warszawa	88 087 000 zł	1 000 zł	88 087	100%
3.	PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	córka	Warszawa	18 138 000 zł	1 000 zł	18 138	100%
4.	PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	córka	Małaszewicze	54 016 000 zł	1 000 zł	54 016	100%
5.	PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o.	córka	Żurawica	13 086 000 zł	1 000 zł	13 086	100%
6.	CARGOTOR Sp. z o.o.	córka	Warszawa	20 181 000 zł	1 000 zł	20 181	100%
7.	PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	córka	Warszawa	24 750 000 zł	10 000 zł	2 315	100%
8.	ONECARGO Sp. z o.o.	córka	Warszawa	5 000 zł	50 zł	100	100%
9.	ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.	córka	Warszawa	5 000 zł	50 zł	100	100%
10.	ADVANCED WORLD TRANSPORT B.V.	córka	Amsterdam (Holandia)	75 000 EUR	1 EUR	60 000	80%
SPÓŁKI POWIĄZANE, w których PKP CARGO S.A. posiada nie mniej niż 20% i nie więcej niż 50% udziałów/akcji							
11.	Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS Sp. z o.o. w likwidacji	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Gdynia	1 114 000 zł	2 000 zł	245	43,99%
12.	POL-RAIL S.r.l.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Rzym (Włochy)	2 000 000 EUR	udziały o różnej wartości	1 udział o wartości 435 443 EUR	21,77%
13.	COSCO SHIPPING LINES (POLAND) Sp. z o.o.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Gdynia	250 000 zł	2 500 zł	20	20%
POZOSTAŁE SPÓŁKI Z UDZIAŁEM PKP CARGO S.A., w których PKP CARGO S.A. posiada mniej niż 20% udziałów/akcji							
14.	ZAO „Eurasia Rail Logistics” w likwidacji	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Moskwa (Rosja)	1 670 000 Rub	1 670 Rub	150	15%
15.	EUROTERMINAL SŁAWKÓW Sp. z o.o.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Sławków	182 479 000 zł	50 zł	340 000	9,32%
16.	Bureau Central de Clearing s.c.r.l.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Bruksela (Belgia)	110 250 EUR	750 EUR	2	1,34%
17.	Intercontainer-Interfrigo S.A. w likwidacji	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Bruksela (Belgia)	-	-	-	0,71%

Źródło: Opracowanie własne

Wykaz wszystkich jednostek zależnych i stowarzyszonych znajduje się w Notach 14 i 15.1 SSF.

4. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1. Otoczenie makroekonomiczne

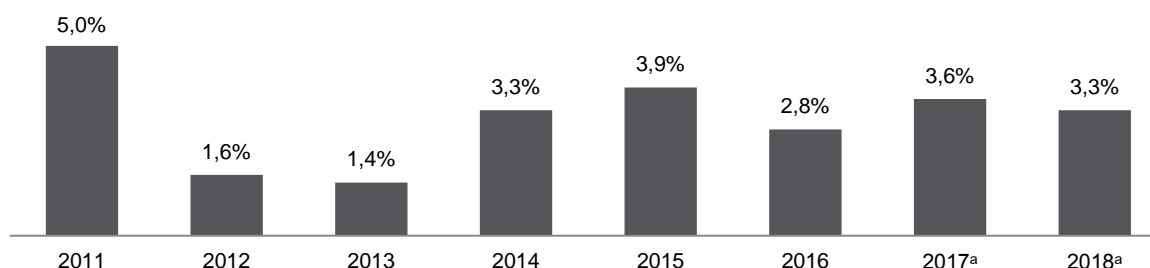
Polska gospodarka

Według szacunków GUS⁶ wzrost PKB w Polsce w 2016 r. wyniósł 2,8% r/r, tj. niżej o 1,1 p.p. niż w roku poprzednim (3,9% w 2015 r.). Według projekcji NBP tempo wzrostu PKB na 2016 r. wyniosło 3,0%, a w kolejnych latach wyniesie: 3,6% r/r w 2017 r. i 3,3% r/r w 2018 r. Poziom szacunków projekcji na rok 2016 był spowodowany niższym poziomem nakładów na inwestycje, związanym z przejściowym zmniejszeniem wykorzystania środków unijnych po zakończeniu poprzedniej perspektywy finansowej UE oraz wyhamowaniem dynamiki spożycia indywidualnego w II kwartale 2016 r. Ponadto ograniczająco na wzrost PKB działa utrzymująca się niepewność co do otoczenia regulacyjnego przedsiębiorstw prywatnych. Stymulująco na wzrost gospodarczy działa natomiast poprawa sytuacji na rynku pracy i lepsza niż w ubiegłych latach kondycja finansowa przedsiębiorstw, a także relatywnie wysoka dostępność i niższe oprocentowanie niż w poprzednich latach kredytów.⁷

Przewiduje się, że wpływ czynników, które hamowały wzrost PKB w 2016 r. będzie malał w kolejnych latach. Na 2017 r. przewidziany jest wzrost napływu funduszy z Unii Europejskiej.⁸ Może to znacząco wpłynąć na późniejszą korektę dynamiki inwestycji i doszacowanie wzrostu gospodarczego w górę. Wzrost PKB w I połowie 2017 r. ma się opierać głównie na konsumpcji, a intensyfikacji wydatków inwestycyjnych należy się spodziewać dopiero w II połowie 2017 r. Analitycy rynkowi prognozują, że pierwsze efekty zwiększenia poziomu inwestycji będą widoczne pod koniec roku, a boom inwestycyjny może osiągnąć maksymalny poziom w latach 2018-2019.⁹

Prognozuje się również, że korzystny wpływ na dynamikę konsumpcji prywatnej, a tym samym na wzrost gospodarczy, ma uruchomienie wypłat świadczeń z programu Rodzina 500 plus. Pomimo zauważalnego wzrostu popytu na dobra konsumpcyjne, nie jest on jednak tak silny, jak zakładano we wcześniejszych prognozach. Może to wynikać z wykorzystania środków z programu na spłatę powstałych wcześniej zobowiązań (kredyty, pożyczki). W II kwartale ub. r. wzrost konsumpcji prywatnej był równy 3,3% r/r, a w III kwartale o 0,6 p.p. więcej, czyli 3,9% r/r. Można jednak sądzić, że po spłacie zadłużeń pieniądze będą w większym stopniu przeznaczane zgodnie z wcześniejszym zamysłem – na konsumpcję prywatną.

Rysunek 4 Dynamika PKB w Polsce w latach 2011-2018



Źródło: GUS (zweryfikowany szacunek produktu krajowego brutto za lata 2010-2015 z dnia 19.10.2016 r.); prognoza NBP (wrzesień 2016 r.)

a. - prognoza NBP, na podstawie „Raportu o inflacji”, listopad 2016 r.

Według aktualnych prognoz NBP należy spodziewać się, że¹⁰:

- dynamika PKB w 2017 r. wzrośnie do 3,6% r/r (wobec 2,8% r/r w 2016 r.¹¹) oraz 3,3% r/r w 2018 r. Wzrost ma być wspierany przede wszystkim rosnącym wskaźnikiem popytu prywatnego. Spożycie indywidualne prognozowane jest na poziomie 4,1% r/r w 2017 r. i na poziomie 3,5% r/r w 2018 r.
- stopa inflacji wzrośnie z -0,6% r/r w 2016 r. do 1,3% r/r w 2017 r. i 1,5% r/r w 2018 r.
- stopa bezrobocia zmniejszy się z prognozowanej wielkości 6,0% w 2016 r. do 5,4% w 2017 r. i 5,0% w 2018 r.
- zatrudnienie wzrośnie o 0,3% r/r w 2017 r. i o tyle samo w 2018 r.
- saldo rachunku bieżącego i rachunku kapitałowego spadnie z szacowanego 1,1% PKB w 2016 r. do 0,1% PKB w latach 2017 i 2018.

⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁷ Raport o inflacji. Listopad 2016, NBP

⁸ Raport o inflacji. Listopad 2016, NBP

⁹ Inwestycje.pl

¹⁰ Raport o inflacji. Listopad 2016 r., NBP

¹¹ Główny Urząd Statystyczny

Niepewność prognoz jest związana przede wszystkim z pogorszeniem wzrostu w gospodarce światowej, wywołanym m. in. niższą dynamiką PKB Chin, której przyczyną upatruje się w braku stabilizacji systemu finansowego tego państwa. Jeśli nastąpi spowolnienie wzrostu PKB Chin, to w konsekwencji należy spodziewać się również niższych odczytów dynamiki produktu krajowego Stanów Zjednoczonych, które są jednym z najważniejszych partnerów biznesowych Chin. W przypadku pogorszenia się sytuacji na obu tych rynkach należy liczyć się z zawirowaniami na światowym rynku finansowym i ryzykiem zmniejszenia dynamiki globalnego wzrostu.

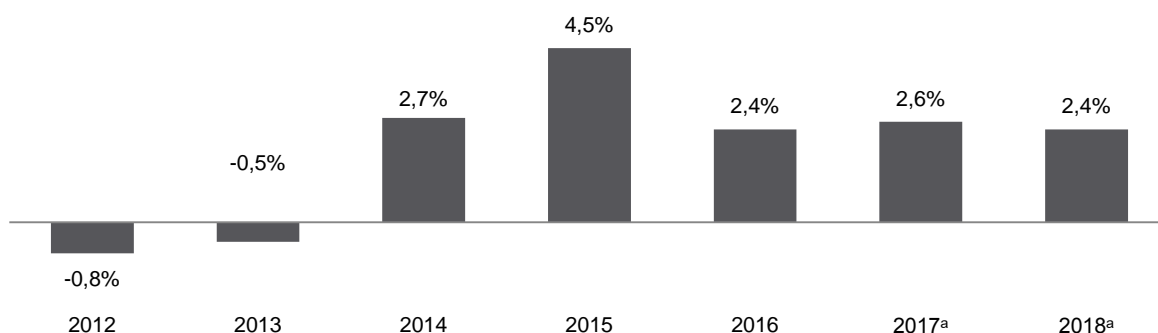
Ryzyko niekorzystnego wpływu na gospodarkę Polski rodzi również sytuacja polityczna państw europejskich, m. in. zapowiadany przez premier Wielkiej Brytanii Teresę May „twardy Brexit” oraz najbliższe wybory parlamentarne we Francji, Niemczech i Holandii.

Czeska gospodarka

Zgodnie z oczekiwaniami Ministerstwa Finansów wzrost gospodarczy Republiki Czeskiej uległ spowolnieniu i w IV kwartale 2016 r. wyniósł jedynie 0,4% kw/kw (1,9% r/r). Spowolnienie dynamiki produktu krajowego brutto wynika między innymi z niższego tempa wzrostu realnego eksportu dóbr i usług, które spowolniło z 8,4% r/r w II kwartale 2016 r. do 1,5% r/r w III kwartale i do 1,8% r/r w IV kwartale 2016 r. Ponadto zmniejszył się wzrost popytu krajowego z 1,6% w II kw. 2016 r. do 1,1% w III kw. 2016 r. (bazą był rok 2010). Dodatkowo inwestycje rządowe i samorządowe zmniejszyły się o ponad 25% r/r, co jest wynikiem wysokiej bazy w 2015 r. Z drugiej strony, jako bardzo pozytywne zjawisko postrzegany jest wzrost aktywności inwestycyjnej w sektorze przedsiębiorstw niefinansowych.¹²

Ze strony podaży wpływ ma dynamika wartości dodanej brutto w III kwartale 2016 r., która zwolniła do 1,3% r/r. Spowolnienie o różnym stopniu nasilenia jest widoczne we wszystkich sektorach gospodarki z wyjątkiem sektora finansów i ubezpieczeń oraz branż nieruchomości i rolnictwa. Spadek w 2016 r. odnotowano przede wszystkim w budownictwie (-7,6% r/r), w górnictwie i kopalnictwie (-9,0% r/r), w produkcji metali i produktów przetwórstwa hutniczego (-0,5% r/r), produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych (-7,0% r/r).

Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2012-2018



Źródło: Komisja Europejska

a Prognoza Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej – styczeń 2017 r.

Według aktualnych prognoz Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej do końca 2018 r. należy oczekiwać, że:

- dynamika PKB w 2017 r. osiągnie poziom 2,6% r/r, a w 2018 r. 2,4% r/r. Założeniami takiej prognozy są: dobra sytuacja na rynku pracy przy stosunkowo dynamicznym wzroście płac oraz korzystne zmiany w konsumpcji gospodarstw domowych. Oba czynniki mają napędzać rozwój gospodarki. W mniejszym stopniu, ale również korzystnie ma wpłynąć spodziewany wzrost cen ropy naftowej i minerałów.
- wzrost stopy inflacji w 2017 r. osiągnie poziom 2,0% r/r (wcześniej prognozowano 1,2% r/r). W 2018 r. oczekuje się inflacji równej 1,6% r/r.
- stopa bezrobocia spadnie z szacowanego na 2016 r. poziomu 4,0% do 3,9% w 2017 r. i w 2018 r. Oczekiwany wzrost zatrudnienia ma ulec spowolnieniu z szacowanego 1,8% w 2016 r. do 0,3% r/r w 2017 r. i w 2018 r.
- saldo obrotów bieżących będzie się kształtować na poziomie 1,8% PKB w 2017 r. i 1,3% PKB w 2018 r.

¹² Macroeconomic Forecast of the Czech Republic, Styczeń 2017

Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej głównych zagrożeń dla rozwoju czeskiej gospodarki dopatruje się w niepewności związanej z procesem i skutkami wystąpienia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej. Brexit może mieć wpływ na czeską gospodarkę w szczególności w obszarze handlu zagranicznego (spowolnienie wzrostu popytu zagranicznego). Jeśli przyszły układ w relacjach handlowych między Wielką Brytanią a Unią Europejską będzie znacząco odbiegał od obecnego, to należy spodziewać się, że niektóre projekty inwestycyjne mogą zostać odłożone w czasie z powodu wolniejszego wzrostu popytu zagranicznego lub wzrostu niepewności inwestycyjnej.

Niekorzystnie może również działać niepewność wzrastająca w miarę zbliżających się wyborów we Francji, Niemczech i Holandii. Ewentualna zmiana polityki zarówno wewnętrznej tych państw (również w Stanach Zjednoczonych), jak i międzynarodowej, w szczególności w aspekcie otwartości handlu zagranicznego, może mieć istotny wpływ na globalny, w tym również czeski wzrost gospodarczy.

Europejska gospodarka

Wstępne szacunki Banku Światowego ze stycznia 2017 r. określają wzrost gospodarczy strefy euro w 2016 r. na 1,6% r/r, a prognozy na 2017 i 2018 r. odpowiednio na 1,5% r/r oraz 1,4% r/r.¹³ W założeniach prognozy jako główne czynniki wyhamowujące dynamikę określono niski poziom inwestycji oraz zmniejszającą się liczbę osób w wieku produkcyjnym. Pozytywnie na gospodarkę będzie oddziaływać popyt wewnętrzny.

Prognozy Europejskiego Banku Centralnego („EBC”) wskazują na postępujące ożywienie gospodarcze w strefie euro. Realny PKB jest szacowany na 1,7% r/r w 2016 i w 2017 r. (jest to korekta w górę w porównaniu do projekcji z września 2016 r., kiedy prognozowano 1,6% r/r w 2017 r.). Rok 2018 r. w porównaniu do poprzedniej prognozy pozostał bez zmian, co oznacza wzrost gospodarczy równy 1,6% r/r.¹⁴ Europejski Bank Centralny jako podłoże pozytywnej prognozy określa, podobnie jak w projekcji wrześniowej: popyt wewnętrzny wspierany przez łagodne nastawienie polityki pieniężnej EBC, sprzyjającą politykę fiskalną, poprawę warunków na rynku pracy oraz postępy w zmniejszaniu dźwigni finansowej w różnych sektorach. Wskaźniki dotyczące eksportu również mają wskazywać na wzrost. Popyt zewnętrzny ma być napędzany zarówno przez gospodarki rozwinięte, jak i te rozwijające się (w tym Brazylii i Rosji), przy jednoczesnym hamowaniu przez Wielką Brytanią, dla której prognozowany jest słaby wzrost importu.

Inflacja w 2016 r. według prognoz EBC wyniosła 0,2% r/r, a w 2017 r. ma być równa 1,3% r/r (w prognozie z września 2016 r. inflację szacowano na 1,2% r/r), natomiast w 2018 r. osiągnie 1,5% r/r (według prognoz z września 2016 r. 1,6% r/r).¹⁵

Przemysł w Polsce

Transport w Polsce jest nierozłącznie powiązany z koniunkturą gospodarczą głównych gałęzi przemysłu Polski, tj. górnictwa, hutnictwa i budownictwa. W nieco mniejszym stopniu na dynamikę przewozów towarów oddziałują takie branże jak: paliwowa, przetwórstwo metali, przemysł chemiczny, drzewny czy motoryzacyjny.

Produkcja sprzedana przemysłu ogółem w 2016 r. wzrosła o 3,2% r/r wobec wzrostu o 6,0% r/r w 2015 r. Wzrosty odnotowano w takich gałęziach przemysłu jak: przetwórstwo przemysłowe (+4,2% r/r); dostawa wody, gospodarowanie ściekami i odpadami oraz rekultywacja (+3,0% r/r); produkcja artykułów spożywczych (+6,4% r/r); produkcja wyrobów z drewna, korka i wikliny (+3,2% r/r); produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych (+2,2% r/r); produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+6,8% r/r); produkcja mebli (+12,1% r/r); produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+7,2% r/r); produkcja wyrobów z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych (+6,3% r/r); produkcja metali (+0,5% r/r) i wyrobów z metali (+8,8% r/r). Spadki produkcji sprzedanej przemysłu wystąpiły w: górnictwie i wydobywaniu (-5,2% r/r); wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę (-3,5% r/r); produkcji koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (-4,7% r/r); produkcji pozostałego sprzętu transportowego (oprócz pojazdów samochodowych, przyczep i naczep; -5,3% r/r). Taki sam wzrost, czyli 3,2% r/r za 2016 r. zanotowała produkcja sprzedana przemysłu w przedsiębiorstwach z liczbą pracowników powyżej 9 osób (wobec 4,9% r/r w 2015 r.).¹⁶

Wydajność pracy w przemyśle (określana jako produkcja sprzedana przemysłu na jednego zatrudnionego) w 2016 r. była wyższa o 1,0% r/r. Jednocześnie w tym samym okresie zwiększyło się przeciętne zatrudnienie o 2,2% r/r oraz przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto o 3,2% r/r.¹⁷

W okresie 11 miesięcy 2016 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2015 r. zwiększono w Polsce wymianę handlową z krajami rozwiniętymi (eksport zwiększył się o 2,3% r/r, import podobnie - o 2,3% r/r), w tym także z krajami Unii Europejskiej

¹³ World Bank (metodyka: zmiana procentowa w porównaniu do 2010 r., PKB przeliczony na USD)

¹⁴ Projekcje makroekonomiczne ekspertów EBC grudzień 2016

¹⁵ Projekcje makroekonomiczne ekspertów EBC grudzień 2016

¹⁶ Główny Urząd Statystyczny

¹⁷ Główny Urząd Statystyczny

(eksport zwiększył się o 2,0% r/r, a import o 2,2% r/r). Zwiększył się również eksport do krajów Europy Środkowo-Wschodniej (o 5,2% r/r) i import z krajów rozwijających się gospodarczo (o 2,3% r/r). Zmniejszeniu uległ z kolei eksport do krajów rozwijających się (o 6,5% r/r) i import z krajów Europy Środkowo-Wschodniej (o 16,3% r/r).¹⁸

W okresie 10 miesięcy 2016 r. wskaźnik *terms of trade* zanotował wzrost o 1,1% r/r, co jest lepszym wynikiem niż w okresie 10 miesięcy 2015 r., w którym wzrost był równy 0,4% r/r. Eksport wynoszący ogółem 730,0 mld zł zwiększył się o 5,7% w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku, a import (711,1 mld zł) wzrósł o 4,4% r/r. Międzynarodowa wymiana handlowa netto Polski zamknęła się dodatnim saldem w wysokości 18,9 mld zł, co jest wynikiem lepszym niż przed rokiem, kiedy to saldo wynosiło 9,6 mld zł.¹⁹

Wartość wskaźnika PMI (*Purchasing Managers Index*) w grudniu 2016 r. wyniosła 54,3, co wskazuje na wzrost optymizmu wśród przedsiębiorców (w grudniu 2015 r. – 52,1).²⁰ Na przemysł w Polsce wpływa nie tylko stan ogólny gospodarki kraju, ale także sytuacja gospodarcza państw będących partnerami biznesowymi polskich producentów. W styczniu br. Bank Światowy obniżył prognozę wzrostu gospodarki światowej na 2017 r. do 2,7% (z 2,8% wg poprzedniej prognozy). Należy jednak zwrócić uwagę, że prognozy są obciążone ryzykiem wywołanym niepewnością związaną z decyzjami politycznymi najpotężniejszych krajów. Utrzymująca się niepewność jest ściśle związana z przedłużeniem się okresu słabszych inwestycji. Bank Światowy szczególną uwagę zwraca na spowolnienie inwestycji w krajach rozwijających się, które odpowiadają za ponad 30% światowego PKB i około 75% globalnej populacji i światowego ubóstwa. Głównymi przeszkodami w rozwoju inwestycji mogą być niskie ceny ropy (istotne dla firm eksportujących), spowalniające inwestycje zagraniczne (istotne dla importerów surowców), wysokie zadłużenie prywatne czy ryzyko polityczne.²¹

Przemysł górnictwy

W 2016 r. wydobyto w Polsce 70,4 mln ton węgla kamiennego, tj. o 1,8 mln ton (o 2,5%) mniej niż w 2015 r.²² Zgodnie z informacjami Agencji Rozwoju Przemysłu 81,3% całości wydobycia (57,2 mln ton) stanowił węgiel energetyczny. W tym zakresie odnotowano spadek o 3,4% r/r spowodowany restrukturyzacją górnictwa i przejściem części kopalń pod zarządek Spółki Restrukturyzacji Kopalń. Pozostała część wydobycia ogółem w 2016 r., tj. 13,2 mln ton (18,7%) to węgiel koksowy, gdzie nastąpił wzrost o 1,7% r/r, co w kontekście problemów z rentownością Jastrzębskiej Spółki Węglowej (kluczowego gracza tego rynku produktowego) można uznać na pozytywny wynik.

W 2016 r. wolumen sprzedanego węgla ogółem w kraju i na eksport spadł do poziomu 73,1 mln ton, tj. o 0,5% r/r (73,5 mln ton w 2015 r.). Sprzedaż węgla energetycznego wyniosła 59,6 mln ton, co oznacza spadek o 1,5% r/r (60,5 mln ton w 2015 r.), a węgla koksowego 13,5 mln ton, tj. o 3,9% więcej w porównaniu do 2015 r., w którym sprzedano 13,0 mln ton.²³

Według analiz przeprowadzanych przez Polskie Sieci Elektroenergetyczne („PSE”) w 2016 r. produkcja energii elektrycznej ogółem była równa 162 626 GWh (w 2015 r. produkcja wyniosła 161 772 GWh), co oznacza wzrost o 0,5% r/r. W elektrowniach zawodowych ciepłych bazujących na węglu kamiennym wyprodukowano w 2016 r. 81 348 GWh, co w porównaniu r/r (81 883 GWh w 2015 r.) oznacza spadek o 0,7%. Według danych Agencji Rozwoju Przemysłu produkcja energii elektrycznej z węgla w grudniu 2016 r. stanowiła 77,3% energii elektrycznej ogółem, a w całym 2016 r. odsetek ten wyniósł 81,5%.²⁴

Począwszy od maja 2016 r. można zaobserwować stały wzrost cen węgla kamiennego na rynkach światowych. W sierpniu 2016 r. średnia miesięczna cena tony węgla energetycznego w portach ARA wynosiła ponad 60 USD/t, natomiast w grudniu 92,7 USD/t (pod koniec 2016 r. zdarzały się transakcje o wartości ponad 100 USD/t). Wzrost ceny związany był przede wszystkim z rozpoczęciem okresu grzewczego w Chinach (głównego eksportera i jednocześnie największego konsumenta węgla) i w związku z tym większym zapotrzebowaniem na ten surowiec.

¹⁸ Główny Urząd Statystyczny

¹⁹ Główny Urząd Statystyczny

²⁰ <http://stooq.pl/q/d/?s=pmmnpl.m&c=0&d1=19980731&d2=20161030&i=m>

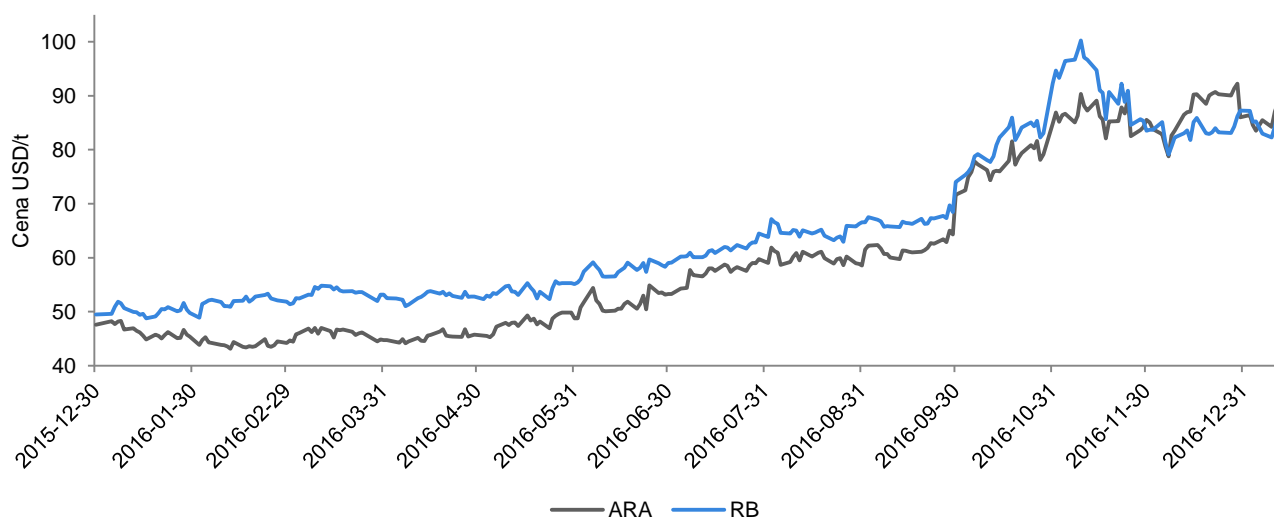
²¹ Global Economic Prospects, January 2017, A World Bank Group

²² Polska Agencja Prasowa

²³ Agencja Rozwoju Przemysłu (ARP)

²⁴ Agencja Rozwoju Przemysłu (ARP)

Rysunek 6 Ceny węgla na rynku ARA w porównaniu do RB*



Źródło: Wirtualny Nowy Przemysł

*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia; RB – Richards Bay (RPA)

W prognozach na 2017 r. według Arctic Securities w Oslo zakłada się dalszy wzrost cen, aż do zakończenia sezonu zimowego. Wraz z zakończeniem zimy (koniec sezonu grzewczego) cena w portach ARA ma okresowo powrócić na drogę spadków. Późniejszy wzrost ceny może być impulsem dla producentów surowca z Australii i Indonezji do zwiększenia wydobycia. Taki wzrost podaży może przyczynić się do obniżenia cen węgla. W prognozach kilkuletnich zakładana jest w dalszym ciągu wysoka podaż, a popyt na rynku europejskim i w USA ma się zmniejszać. Spowodowane to będzie zapowiadaniem przejściem tych gospodarek do zwiększonego udziału odnawialnych źródeł energii w miksie energetycznym.

Na podstawie prognoz Marex Spectron Ltd. w Londynie nie zakładających w 2017 r. krótkookresowych przestoju w dostawach energii (jak np. w elektrowniach atomowych we Francji, które zdarzały się w IV kwartale 2016 r.) można przypuszczać, iż zapotrzebowanie na konwencjonalne paliwo jakim jest węgiel kamienny i brunatny będzie sukcesywnie spadać. Innym czynnikiem ryzyka dla branży może okazać się wynik ostatnich wyborów prezydenckich w USA. Jedną z ważnych obietnic wyborczych obecnego prezydenta (Donalda Trumpa) było bowiem reaktywowanie amerykańskiego przemysłu wydobywczego węgla oraz dodatkowo zmniejszenie restrykcji prawnych dotyczących przemysłowego wykorzystania tego surowca. Jeśli Donald Trump obietnicy dotrzyma, będzie to oznaczało zwiększone prawdopodobieństwo wzrostu cen węgla na światowych rynkach.

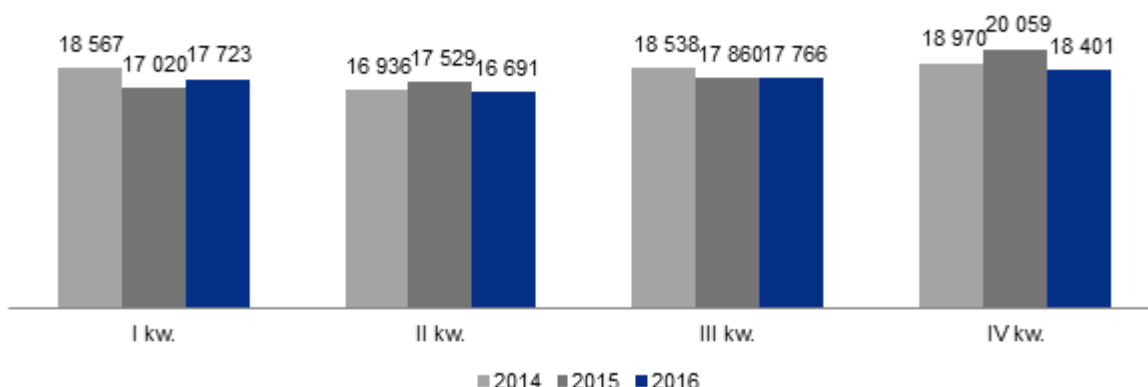
Nie bez znaczenia dla dalszego rozwoju branży górniczej w dalszym ciągu będzie miała gospodarka chińska. W 2017 r. Chiny będą chciały kontynuować swoją politykę produkcyjną i eksploatacyjną (w 2016 r. Chiny odpowiadały za połowę światowego zużycia węgla) oraz prawdopodobnie dalej będą znacząco wpływały na rozwój sytuacji na rynku światowym. Niemniej należy zaznaczyć, że wpływ będą miały również problemy chińskiej gospodarki takie jak: zwiększające się zadłużenie, bańki spekulacyjne w branży nieruchomości, przedsiębiorstwa państwowe hamujące rozwój niektórych branż i zmagające się z kłopotami banki. Rok 2016 w branży surowców był dodatkowo wspierany przez chiński rządowy plan stymulacyjny skupiający się na projektach infrastrukturalnych finansowanych przez wzrost długu. Wstępne szacunki wskazują na wzrost gospodarczy Chin na poziomie 6,7% r/r w 2016 r.

Prognozy Międzynarodowej Agencji ds. Energii opublikowane w Średniookresowym Raportcie Rynku Węgla zakładają, że globalny popyt na węgiel nie ulegnie większym zmianom w okresie kolejnych 5 lat. Spadek zużycia surowca w Europie i Ameryce Północnej ma być rekompensowany przez wzrost zużycia w Indiach i Azji Południowoschodniej. Dalsze projekcje zakładają postępujące zmniejszenie udziału węgla w globalnym miksie energetycznym do 36% w 2021 r. (z ponad 41% w 2013 r.). W 2015 r. światowe zużycie węgla spadło po raz pierwszy po 2000 r. - o 2,7% r/r. W tym czasie produkcja surowca wskazuje na spadek drugi rok z rzędu. Ograniczenie popytu na węgiel w Europie i Stanach Zjednoczonych wynikające z zastosowania czystszych technologii wytwarzania energii elektrycznej i bardziej restrykcyjnej polityki klimatycznej spowoduje przesunięcie głównego rejonu zużycia tego surowca na wschód globu, głównie do Indii, Wietnamu i Indonezji.

Bardzo istotne dla rynku węgla są nie tylko niedawne wybory w USA, ale również zbliżające się wybory: prezydenckie we Francji (na przełomie kwietnia i maja 2017 r.), parlamentarne w Niemczech (jesień 2017 r.). W mniejszym stopniu wpływać będą wybory parlamentarne w Holandii i Czechach, czy wybory prezydenckie na Węgrzech, w Serbii i Słowenii. Seria wyborów

w państwach europejskich może wprowadzić dużą niestabilność gospodarczą nie tylko w tych krajach, ale również w państwach będących ich partnerami biznesowymi.

Rysunek 7 Wydobywanie węgla kamiennego w Polsce w latach 2014-2016 (w tys. ton)



Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Przemysł hutniczy

Zgodnie z danymi zaprezentowanymi przez World Steel Association („WSA”) produkcja stali w 66 zrzeszonych krajach w całym 2016 r. odnotowała wzrost o 0,7% r/r. Tylko w grudniu 2016 r. była ona o 5,5% wyższa niż przed rokiem. W Polsce produkcja stali w grudniu 2016 r. wzrosła o 24,3% r/r do 0,8 mln ton (z 0,7 mln ton w grudniu 2015 r.), a w całym 2016 r. spadła o 2,8% r/r, do poziomu 8,9mln ton z 9,2mln ton w 2015 r.²⁵

W Unii Europejskiej wyprodukowano 162,3 mln ton stali (mniej o 2,3% r/r). Niemcy, będące jednym z największych producentów, zmniejszyły produkcję o 1,4% r/r z poziomu 42,7 mln ton do 42,1 mln ton. Spadki r/r produkcji stali w 2016 r. zanotowały również takie kraje jak: Hiszpania (o 8,8% z produkcją 13,6 mln ton), Francja (o 2,3% z produkcją 14,6 mln ton), Wielka Brytania (o 30,5% z produkcją 7,6 mln ton), a także kraje spoza UE - Rosja (o 0,1% z produkcją 70,8 mln ton) oraz Białoruś (o 11,2% z produkcją 2,2 mln ton). Wzrost osiągnęły Włochy (6,0% r/r) produkując 23,3 mln ton oraz Ukraina (5,5% r/r) z produkcją 24,2 mln ton.

Z krajów pozaeuropejskich należy zwrócić uwagę na produkcję lidera branży hutniczej, czyli Chin, gdzie w 2016 r. produkcja stali zwiększyła się o 1,2% r/r do poziomu 808,4 mln ton. Stanowi to połowę łącznej produkcji stali w 66 krajach zrzeszonych w WSA (w 2016 r. wyniosła 1,604 mld ton). Nadwyżka potencjału produkcyjnego Chin szacowana jest na 350 mln ton.

W 2016 r. Pekin ograniczył moce przerobowe o 45 mln ton. Należy jednak zwrócić uwagę, iż większość mocy przerobowej była w stanie bezruchu. Jednak mimo ograniczeń na wzmożoną działalność hut miała wpływ podwyżka cen stali (ok. 60% w skali roku), w efekcie produkcja stali w tym kraju wykazuje w dalszym ciągu trend wzrostowy.

Chiny planują w latach 2016-2020 zmniejszenie produkcji stali o 100-150 mln ton.

Obok Chin największymi producentami stali są Japonia, która zmniejszyła produkcję w 2016 r. o 0,3% r/r (104,8 mln ton w 2016 r.) oraz Indie, w których produkcja wzrosła o 7,4% r/r (95,6 mln ton w 2016 r.).²⁶

Przemysł budowlany

Na podstawie danych GUS produkcja budowlano-montażowa w grudniu 2016 r. w cenach stałych (w tym roboty o charakterze inwestycyjnym i remontowym, zrealizowane w Polsce, na podstawie danych z przedsiębiorstw budowlanych z liczbą pracowników powyżej 9 osób) jest niższa o 8,0% r/r i wyższa o 34,8% m/m. Natomiast wskaźnik ten wyrównany sezonowo był niższy o 9,8% r/r i wyższy o 2,5% m/m.

W całym 2016 r. produkcja budowlano-montażowa ogółem była niższa o 7,0% niż przed rokiem (wobec wzrostu o 3,7% r/r w 2015 r.).

²⁵ World Steel Association

²⁶ World Steel Association

Produkcja budowlano-montażowa w cenach stałych (roboty realizowane na terenie kraju przez firmy posiadające powyżej 9 pracowników) w 2016 r. spadła o 14,1% r/r. Spadkiem produkcji cechowała się również branża budowania budynków (spadek o 12,9% r/r), budowania obiektów inżynierii lądowej i wodnej (spadek o 14,5% r/r), robót budowlanych specjalistycznych (spadek o 15,2% r/r).

Przyczyną takich spadków jest przede wszystkim relatywnie niski poziom wydatków na inwestycje publiczne. W całym 2016 r. wydatki na inwestycje zanotowały spadek o 5,5% r/r. Ostatni tak duży spadek miał miejsce w 2002 r. i sięgał -6,1% r/r. Za spadki inwestycji odpowiadają opóźnienia w przygotowaniach do korzystania z dofinansowań w ramach nowej perspektywy unijnej. Przygotowania obejmowały m.in. nowelizację prawa o zamówieniach publicznych, która również opóźniła się o kilka miesięcy. Efektem było rozpoczęcie z korzystania z funduszy dopiero w końcu 2016 r., co miało wpływ na odczyt za pełny 2016 r.

Oprócz opóźnień związanych z wykorzystaniem środków pieniężnych z Unii warto dodatkowo zwrócić uwagę na ryzyko dla części firm budowlanych w związku z nowym prawem podatkowym VAT. Od 1 stycznia 2017 r. firmy budowlane obowiązują tzw. odwrotne obciążenie VAT. Nowe przepisy mogą powodować ryzyko pogorszenia płynności finansowej przez firmy budowlane, a także wzrost cen świadczonych przez nie usług.²⁷

Przemysł w Czechach

W 2016 r. produkcja przemysłowa wzrosła o 2,9% r/r. Istotny wpływ na wzrost produkcji przemysłowej w 2016 r. miały: produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (wzrost udziału w produkcji ogółem o 2,0 p.p., wzrost ogółem o 11,0% r/r), produkcja metalowych wyrobów gotowych (wzrost udziału w produkcji ogółem o 0,4 p.p., wzrost ogółem o 4,5% r/r) oraz produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (wzrost udziału w produkcji ogółem o 0,3 p.p., wzrost ogółem o 4,9% r/r). Produkcja przemysłowa spadła w takich branżach jak: górnictwo i wydobywanie (spadek udziału w produkcji ogółem o 0,3 p.p., spadek ogółem o 9,0% r/r), chemikalia i wyroby chemiczne (spadek udziału w produkcji ogółem o 0,2 p.p., wzrost ogółem o 7,0% r/r) oraz produkcja artykułów spożywczych (spadek udziału w produkcji ogółem o 0,1 p.p., o 2,5% r/r).²⁸

Przychody z działalności przemysłowej w cenach bieżących były wyższe o 1,0% r/r w 2016 r., a bezpośrednie przychody ze sprzedaży w eksporcie przedsiębiorstw przemysłowych w cenach bieżących wzrosły o 2,7% r/r. Sprzedaż krajowa obejmująca także eksport pośredni (za pośrednictwem przedsiębiorstw nieprzemysłowych) w cenach bieżących zmniejszyła się o 1,3% r/r.

Wartość nowych zamówień w wybranych działach przemysłu wzrosła o 4,5% r/r w trakcie całego 2016 r. Liczba nowych zamówień zagranicznych zwiększyła się o 6,4% r/r, podczas gdy nowe zamówienia krajowe wzrosły tylko o 0,9% r/r.

W 2016 r. w przedsiębiorstwach o liczbie pracowników równej lub większej od 50 wzrosła liczba zatrudnionych o 2,8% r/r. Ich przeciętne miesięczne wynagrodzenie nominalne brutto w 2016 r. wzrosło o 3,8% r/r.

Przemysł górniczy

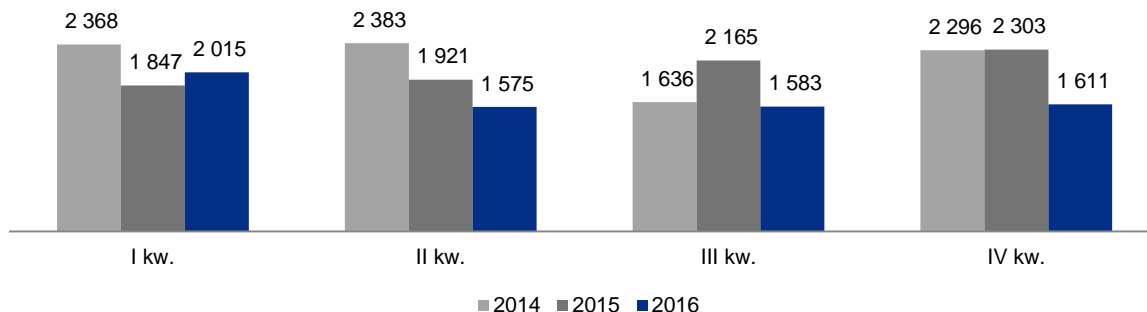
Wielkość wydobycia węgla kamiennego w 2016 r. wyniosła 6,8 mln ton, co oznacza spadek o 1,5 mln ton, tj. o 17,6% r/r. Sytuacja czeskiego górnictwa w dalszym ciągu jest niestabilna. Podtrzymywany plan stopniowego wygaszania działalności OKD oznacza brak wydobycia tego surowca w Czechach po 2023 r., gdyż OKD jest jedyną firmą wydobywczą w tym kraju. Są to założenia planu restrukturyzacji, który był jednym z warunków koniecznych do spełnienia, by uzyskać pożyczkę w wysokości 700 mln koron (około 113,2 mln zł). Istotnym wydarzeniem dla OKD, a tym samym dla całego przemysłu górniczego Republiki Czeskiej jest również m.in.: zainicjowanie postępowania sądowego przez obecnych właścicieli firmy wobec byłego właściciela (Zdenka Bakali), najprawdopodobniej w związku z wypłaceniem zawyżonej dywidendy ze spółki New World Resources („NWR”; spółki-matki dla OKD). Ponadto duże znaczenie, nie tylko dla OKD, ale też dla polskiego górnictwa, ma skarga złożona do Komisji Europejskiej na przełomie października i listopada 2016 r. przez jednego z kredytodawców OKD, firmę Arca Capital poddającą w wątpliwość skalę pomocy finansowej państwa udzielonej polskim kopalniom, co miało mieć negatywny wpływ na działalność kopalni czeskich (ogłoszenie stanu upadłości na początku maja 2016 r.). Zamknięcie kopalni OKD ma wpływ przede wszystkim na sytuację społeczną, w mniejszym stopniu na sytuację energetyczną. Wynika to z liczby zatrudnionych przez OKD pracowników sięgającej 12 tys. (9,4 tys. własnych pracowników, 2,7 tys. z firm kooperujących i 200 z agencji pracy). Zapotrzebowanie energetyczne Republiki Czeskiej zaspokajane jest w znacznej mierze energią atomową i odnawialnymi źródłami energii, natomiast węgiel energetyczny ma sporo mniejsze znaczenie. W 2015 r. Czechy przekroczyły 13% udziału odnawialnych źródeł energii w produkcji energii elektrycznej. W 2020 r. z OZE ma być produkowane 15,3% energii elektrycznej.

²⁷ Next.gazeta.pl

²⁸ CZSO, Industry in December 2016

Poniższy wykres prezentuje kwartalne wydobycie węgla kamiennego (koksującego i energetycznego, bez ujęcia koksu i osadu węglowego) w latach 2014-2016.

Rysunek 8 Wydobycie węgla kamiennego w Republice Czeskiej w latach 2014-2016 (w tys. ton)



Źródło: Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

Przemysł hutniczy

Na przemysł hutniczy w Republice Czeskiej składają się przede wszystkim dwie branże: przetwórstwa metali (żelaznych i nieżelaznych) oraz odlewnictwo metali. Tę gałąź przemysłu napędza w głównej mierze popyt przemysłu samochodowego, budownictwa i inżynierii mechanicznej. Największymi ograniczeniami dla rozwoju tej branży są wyższe koszty transportu międzynarodowego ze względu na położenie Czech z dala od mórz i z niewielką ilością wód śródlądowych.²⁹

Według danych Steel Federation a.s., dynamika produkcji wzrosła w 2016 r. w przypadku każdego z trzech najważniejszych produktów: surówki hutniczej (wzrost o 3,3% r/r do poziomu 4,2 mln ton), stali surowej (wzrost o 0,9% r/r do 5,3 mln ton) oraz materiałów walcowanych, w przypadku których wzrost wyniósł 5,8% r/r, tj. z 4,9 mln ton w 2015 r. do 5,2 mln ton w 2016 r.

Przemysł budowlany

Produkcja budowlano-montażowa w pełnym 2016 r. spadła o 7,6% r/r w ujęciu realnym. Produkcja w budownictwie budynków spadła o 3,3% r/r (spadek udziału w produkcji budowlanej ogółem o 2,2 p.p.), a produkcja budownictwa inżynierskiego o 16,0% r/r (zmniejszenie udziału w produkcji budowlanej ogółem o 5,4 p.p.).³⁰

Średnia liczba zarejestrowanych pracowników³¹ w firmach z branży budowlanej zatrudniających co najmniej 50 pracowników w 2016 r. spadła o 2,7% r/r. Przeciętne miesięczne nominalne wynagrodzenie brutto tych pracowników wzrosło o 4,2% r/r i było równe 33 012 CZK (tj. około 5 272 zł).

W 2016 r. ilość zleceń budowlanych podjętych przez firmy z 50 lub większą ilością pracowników zwiększyła się o 27,0% r/r, co przełożyło się na 61 508 zamówień realizowanych na terenie Republiki Czeskiej. Z kolei łączna wartość zleceń spadła o 1,9% r/r do wartości 183,8 mld CZK (tj. około 29,3 mld zł).

W ubiegłym roku liczba udzielonych pozwoleń na budowę wyniosła 83 340 szt., co oznacza wzrost o 3,6% r/r. Przybliżona wartość konstrukcji, które otrzymały pozwolenie na budowę szacowana jest na 284,3 mld CZK (tj. około 45,4 mld zł), co wskazuje na wzrost o 11,5% r/r.

²⁹ http://www.budoucnostprofesi.cz/sectoral-studies/industries-development/14_manufacture-of-basic-metals-and-fabricated-metal-products.html

³⁰ Czeski Urząd Statystyczny

³¹ zestawienie nie obejmuje osób pracujących na podstawie różnych umów o pracę, właścicieli przedsiębiorstw oraz pracujących i współpracujących członków gospodarstwa domowego, którzy nie mają umów o pracę

Przemysł samochodowy

Czechy są istotnym w skali Europy producentem samochodów, a przemysł samochodowy jest dla gospodarki tego państwa znaczącą gałęzią. Jest to efektem wieloletniej tradycji produkcji samochodów. Dzięki coraz większej ilości miejsc pracy w tej branży i ciągłego zwiększania produkcji r/r przemysł samochodowy jest uznawany za jeden z najlepszych impulsów pobudzających czeską gospodarkę.³²

Największymi producentami samochodów osobowych w Republice Czeskiej są: Škoda Auto (56,9% udziału w produkcji czeskiej w 2016 r.), Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (26,7% udział w produkcji w 2016 r.) oraz Toyota Peugeot Citroën Automotive (16,4% udziału w 2016 r.). Produkcją samochodów dostawczych i autobusów zajmują się: Iveco Bus (88,5% udział w produkcji autobusów w Czechach w 2016 r.) oraz SOR Libchavy (udział 10,4% w 2016 r.).

Według danych Automotive Industry Association, w ciągu pełnego 2016 r. w Czechach wyprodukowano 1 351,1 tys. pojazdów drogowych, co wskazuje na wzrost o 8,2% r/r. W 2016 r. czeski przemysł wyprodukował 1 344,2 tys. samochodów osobowych, co oznacza wzrost o 8,3% r/r. Ponadto wyprodukowano 4 388 autobusów (spadek o 2,9% r/r) i 1 228 motocykli (spadek o 28,9% r/r). Największy wzrost produkcji został zaobserwowany w produkcji ciężarówek – w 2016 r. wyprodukowano 1 326 sztuk, co oznacza wzrost o 56,0% r/r.

4.2. Działalność przewozowa

Rynek przewozów kolejowych został przedstawiony z uwzględnieniem przewozów na rynku krajowym oraz czeskim, na których przewozy były w 2016 r. najistotniejsze dla Grupy PKP CARGO, zwłaszcza dla spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o. o. oraz AWT a.s.

4.2.1. Rynek transportu kolejowego w Polsce

W 2016 r. kolejowe przewozy towarowe w Polsce wykonywało 69 przewoźników posiadających licencję, w tym PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. W tym czasie koleją przetransportowano 222,6 mln ton ładunków tj. o 0,8% mniej niż w 2015 r., (przewozy wyniosły 224,3 mln ton). Pracę przewozową w transporcie kolejowym w 2016 r. wykonano na poziomie zbliżonym do 2015 r., tj. 50,6 mld tkm. Średnia odległość przewozu wzrosła o 1,8 km r/r (+0,8% r/r) i była równa 227,4 km.³³

Niższe przewozy kolejowe masy towarowej w 2016 r. były wynikiem m.in. opóźnień w przygotowaniach i realizacji inwestycji infrastrukturalnych, głównie w budowie dróg, infrastruktury kolejowej i bloków energetycznych. Opóźnienia mają bezpośrednie przełożenie na zmniejszenie przewozów kruszyw. Z tych samych przyczyn mniejsze niż w 2015 r. były przewozy cementu, wapna i gipsu. Należy zwrócić uwagę, że w grudniu 2016 r. w wyniku sprzyjających warunków atmosferycznych, nastąpiło odbicie w przewozach kamienia – głównie na budowę obwodnic miast oraz modernizację linii kolejowych.

W okresie 11 miesięcy 2016 zmniejszeniu r/r uległy przewozy rud metali w wyniku sytuacji w przemyśle metalurgicznym na rynkach światowych (spowolnienie gospodarcze w Chinach powoduje mniejsze zapotrzebowanie na stal, czyli również na surowiec niezbędny do jej produkcji). W ciągu roku wpływ na przewozy miały również czasowe przerwy w dostawie surowca ze względu na awarie w zakładach przemysłowych oraz remonty pieca hutniczego linii COS (Ciągłego Odlewania Stali). W związku z tymi remontami w Polsce nastąpiło zmniejszenie produkcji stali w 2016 r. o 2,8% r/r do poziomu 8,9 mln ton.

W okresie 11 miesięcy 2016 spadły również przewozy kolejowe węgla kamiennego do poziomu 81,4 mln ton, czyli o 0,2% mniej niż w analogicznym okresie 2015 r. (81,6 mln ton). Ponadto w całym 2016 roku obserwowane było zmniejszanie się stanu zapasów węgla na zwalach kopalnianych. W grudniu 2015 r. zapasy węgla kamiennego wyniosły 5,82 mln ton, a w grudniu 2016 r. stan ten obniżył się o 2,31 mln ton do niespełna 2,51 mln ton. Większą sprzedaż surowca należy wiązać z wyższymi cenami węgla na rynkach światowych (ARA i RB).

Wzrosty przewozów towarów koleją w okresie 11 miesięcy 2016 r. zaobserwowano w następujących grupach towarowych: koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej; drewna i wyrobów; maszyn, urządzeń, sprzętu elektrycznego i elektronicznego oraz w przewozach intermodalnych. Na wzrost przewozów koksu wpływ miał m.in. wzrost średniej ceny benchmarkowej węgla koksującego o 12% r/r do poziomu 114 USD/t w 2016 r. Według prognoz Jastrzębskiej Spółki Węglowej w 2017 r. średnia cena osiągnie poziom 130 USD/t.³⁴ Globalnie za wzrost cen odpowiada ograniczenie wydobycia w Chinach oraz przestoje

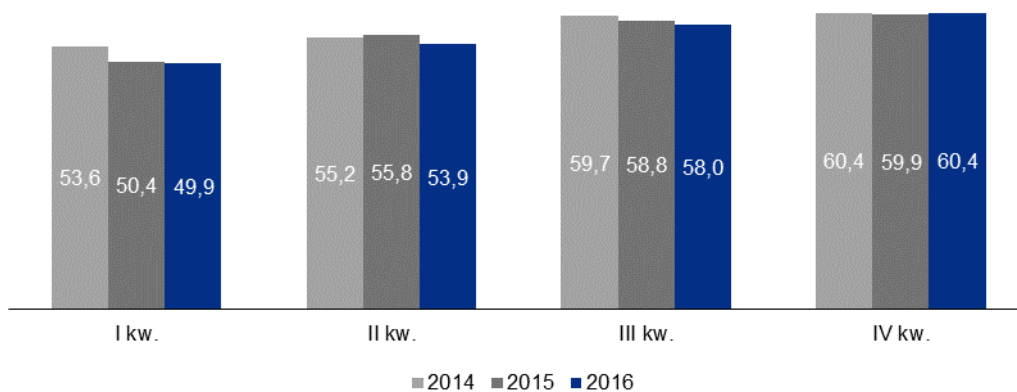
³² AutoSAP

³³ Główny Urząd Statystyczny

³⁴ Nettg.pl

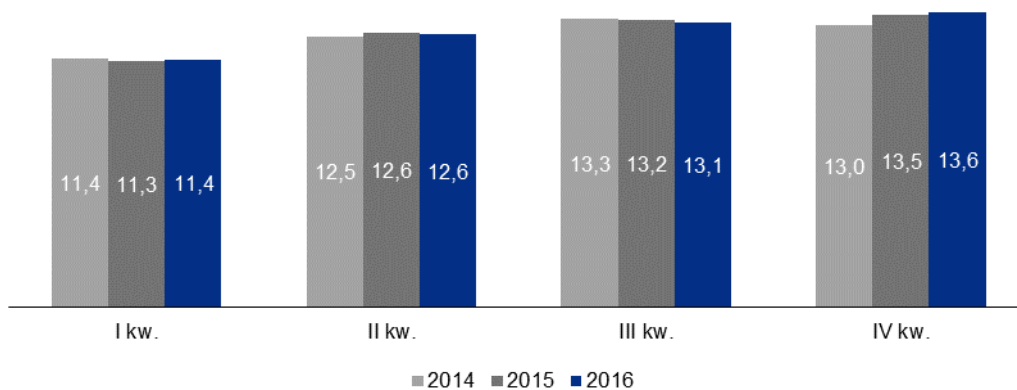
w kopalniach w Australii.³⁵ Na wzrost przewozów intermodalnych zdecydowany wpływ miał rozwój połączeń tranzytowych, tj. obsługa połączeń towarowych w relacji Chiny – Europa – Chiny w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku”. Istotny wpływ miały także przewozy towarów pomiędzy portami morskim a terminalami śródlądowymi (przeładunek kontenerów w polskich portach morskich wzrósł o 9,3% r/r). Ponadto zaobserwowano wzrost udziału towarów masowych w kontenerach (np. koks, zrębka drzewna).

Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w układzie kwartalnym w latach 2013-2016 (mln ton)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 10 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Polsce w układzie kwartalnym w latach 2013-2016 (mld tkm)



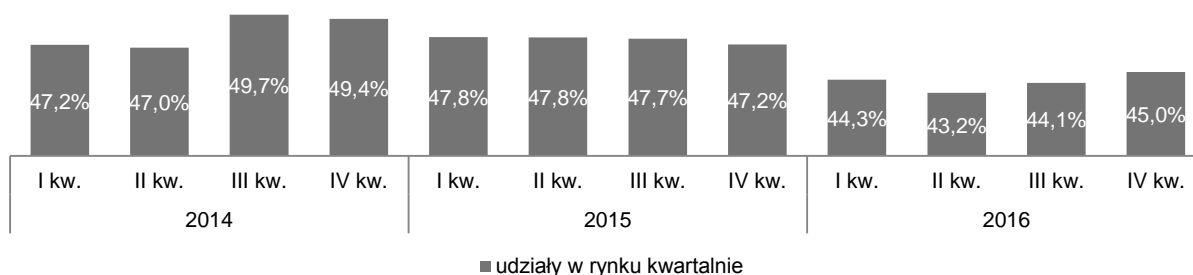
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

³⁵ Centrum Informacji o Rynku Energii

4.2.2. Pozycja Grupy PKP CARGO i Jednostki dominującej na rynku przewozów kolejowych w Polsce

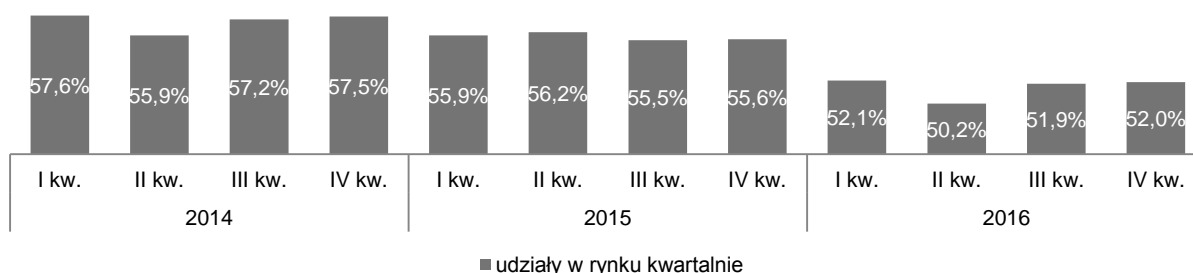
W 2016 r. liderem na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych pozostawała Grupa PKP CARGO, w której przewozy realizuje głównie PKP CARGO S.A. W IV kw. 2016 r. Grupa posiadała udział w rynku równy 45,0% (-2,2 p.p. r/r) pod względem masy towarowej oraz 52,0% pod względem wykonanej pracy przewozowej (-3,6 p.p. r/r). W ramach Grupy Jednostka dominująca wypracowała udział w rynku równy 44,6% (-2,4 p.p. r/r) pod względem masy towarowej oraz 51,7% pod względem wykonanej pracy przewozowej (-3,6 p.p. r/r).

Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2016



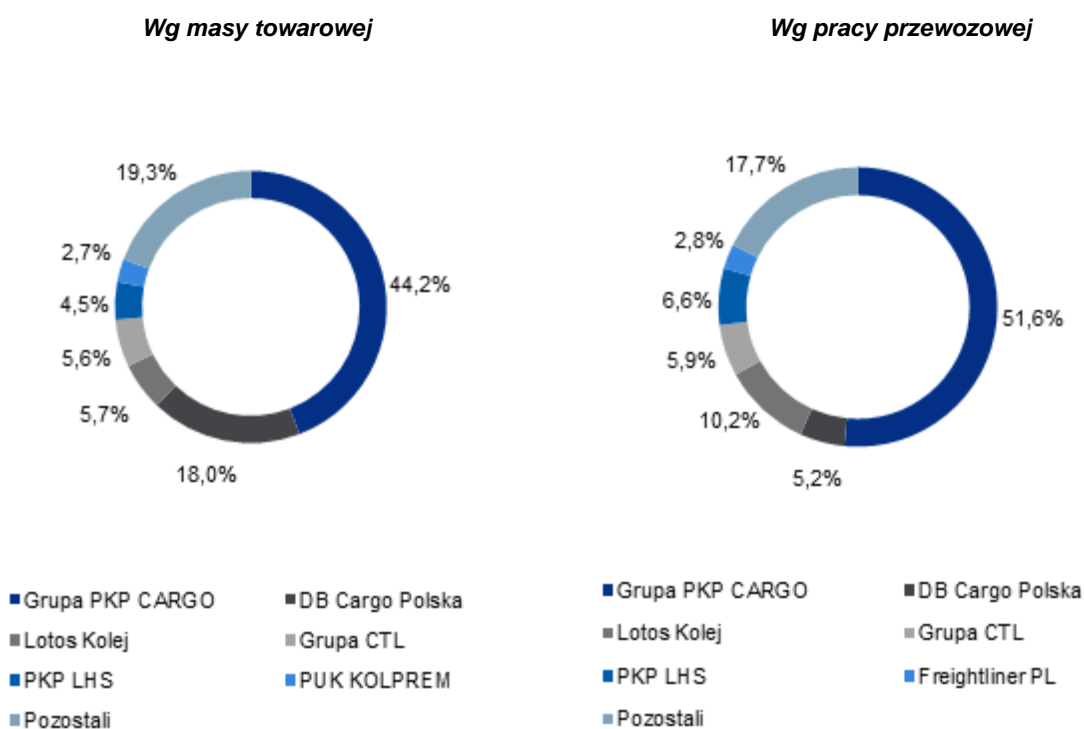
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Rysunek 12 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2016



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Rysunek 13 Udziały rynkowe największych operatorów kolejowych w Polsce w 2016 r. według masy towarowej oraz według wykonanej pracy przewozowej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

*Udział Grupy PKP CARGO wg masy towarowej to suma udziałów Jednostki dominującej 43,9% i innych spółek z Grupy 0,3%

**Udział Grupy PKP CARGO wg pracy przewozowej to suma udziałów Jednostki dominującej 51,4% i innych spółek z Grupy 0,2%

W gronie najbardziej znaczących operatorów prowadzących konkurencyjną wobec Grupy PKP CARGO działalność na polskim rynku towarowego transportu kolejną znajdują się następujący przewoźnicy: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, Grupa CTL, PKP LHS, PUK KOLPREM, Freightliner PL, Pol-Miedź Trans oraz Orlen Kol-Trans.

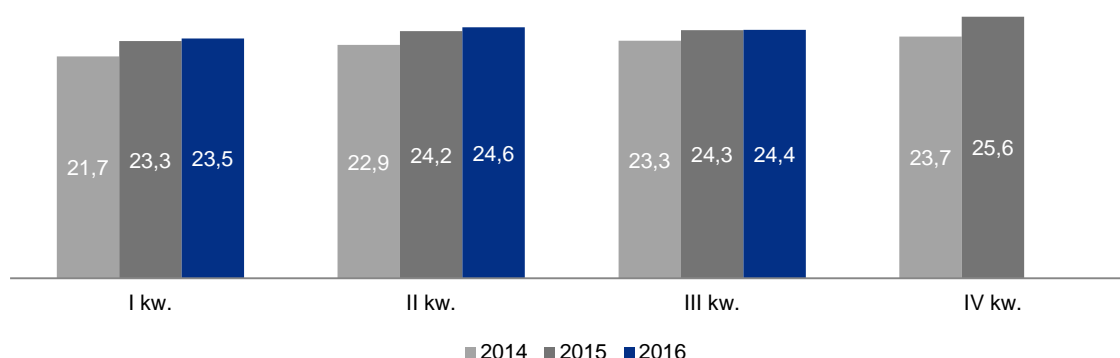
W 2016 r. najsilniejszą konkurencję Grupy PKP CARGO pod względem masy towarowej stanowiły spółki: DB Cargo Polska, Lotos Kolej i Grupa CTL, uzyskując udziały w rynku odpowiednio: 18,0%, 5,7% i 5,6%. Pod względem wykonanej pracy przewozowej najaktywniejszymi konkurentami Spółki były następujące podmioty: Lotos Kolej (10,2% udziału w rynku), PKP LHS (6,6%) i Grupa CTL (5,9%).

W całym 2016 r. w porównaniu do 2015 r. największy wzrost pracy przewozowej odnotowali następujący konkurencyjni przewoźnicy kolejowi: PUK Kolprem (+179,3 mln tkm, wzrost udziału o 0,4 p.p.) oraz PKP LHS (+172,5 mln tkm, wzrost udziału o 0,3 p.p.). Największe spadki udziałów zostały zaobserwowane w Grupie CTL (-380,1 mln tkm, spadek udziału o 0,8 p.p.). Wzrost masy przewiezionych towarów w analizowanym okresie w porównaniu do 2015 r. odnotowali następujący operatorzy: PUK Kolprem (+1 058,6 tys. t, wzrost udziału o 0,5 p.p.), Rail Polska (+451,1 tys. t, wzrost udziału o 0,2 p.p.) oraz Ciech Cargo (+434,6 tys. t, wzrost udziału o 0,2 p.p.) i Orlen Kol-Trans(+318,5 tys. t, wzrost udziału o 0,2 p.p.).

4.2.3. Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

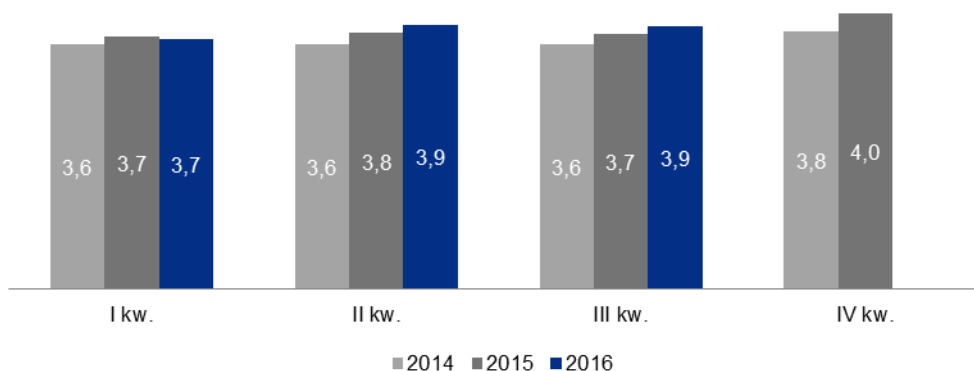
Wolumen transportu towarów ogółem w Republice Czeskiej w okresie 3 kwartałów 2016 r. pod względem przewiezionej masy był równy 404,0 mln ton, a pod względem wykonanej pracy przewozowej 45,6 mld tkm. Koleją przewieziono 72,5 mln ton towarów (wzrost o 710 tys. ton, tj. o 1,0% r/r), co stanowiło 18,0% przetransportowanej masy ogółem. Praca przewozowa w transporcie kolejowym stanowiła 25,0% całej pracy rynku przewozów towarowych ogółem i była równa 11,5 mld tkm (wzrost o 187,3 mln tkm, tj. o 1,7% r/r).³⁶ Podgrupa transportu o największym udziale zarówno pod względem przewiezionej masy, jak i wykonanej pracy to transport samochodowy. Wolumen przewieziony tym środkiem transportu w ciągu 9 miesięcy 2016 r. wynosił 330,1 mln ton (spadek o 4,4 mln ton r/r, tj. o 1,3% r/r), a zrealizowana praca przewozowa osiągnęła poziom 38,4 mld tkm (spadek o 6,9 mld tkm, tj. o 15,2% r/r). Stanowiło to odpowiednio 81,7% oraz 84,2% wielkości rynku. Transport lotniczy i żegluga śródlądowa posiadały marginalne znaczenie osiągając łączny udział na poziomie prawie 0,4% w masie towarowej i niespełna 1,1% w pracy przewozowej.

Rysunek 14 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Republice Czeskiej w układzie kwartalnym w latach 2013-2016 (mln ton)



Źródło: Czeski Urząd Statystyczny

Rysunek 15 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Republice Czeskiej w układzie kwartalnym w latach 2013-2016 (mld tkm)



Źródło: Czeski Urząd Statystyczny

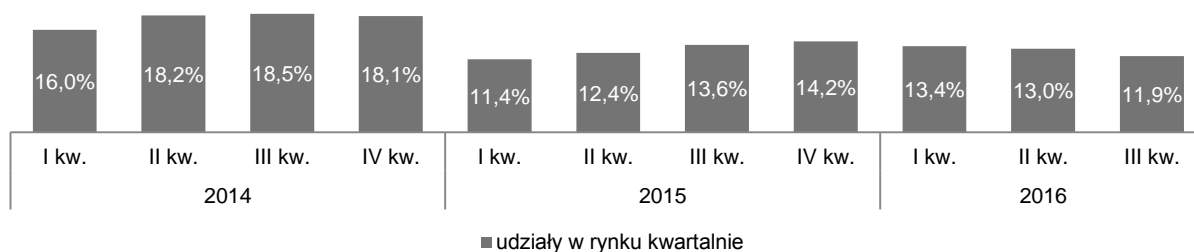
³⁶ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

4.2.4. Pozycja Grupy AWT na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej

Z danych opublikowanych przez czeskiego zarządcę infrastruktury (SŽDC) wynika, że w 2016 r. licencje na świadczenie usług przewozu towarów koleją w Czechach posiadało 96 przewoźników, w tym PKP CARGO S.A. oraz Advanced World Transport a.s.³⁷

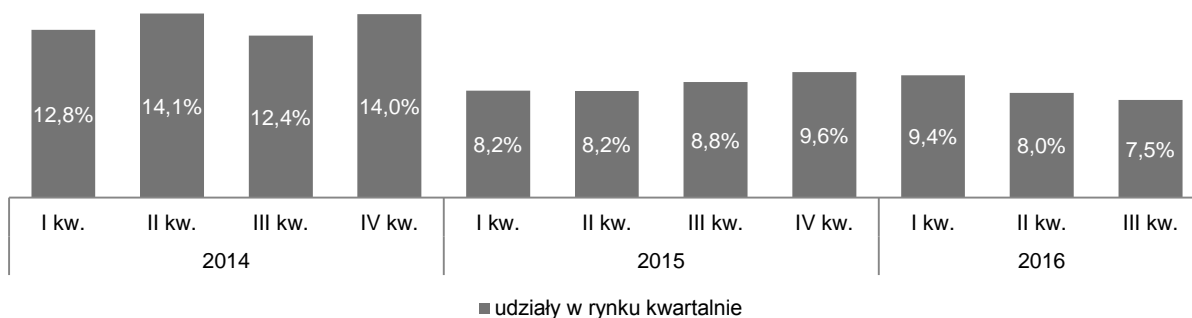
W I półroczu 2016 r. spółka AWT posiadała większy udział w przewozach pod względem masy towarowej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego (wzrost o 1,3 p.p. r/r tj. z 11,9% do 13,2%). W związku ze złą sytuacją finansową OKD – jedynej firmy wydobywczą węgla kamiennego w Republice Czeskiej, udział AWT w przewiezionej masie towarowej spadł w III kwartale 2016 r. o 1,7 p.p. r/r (z 13,6% do 11,9%). Na znaczne zmniejszenie wydobycia węgla kamiennego, a tym samym na wolumen towarów zleczanych AWT do przewozu wpływa niepewna sytuacja OKD i zamykanie kopalń. W pierwszej kolejności planowane jest zamknięcie kopalni Paskov (w I połowie 2017 r.), następnie zakładu Darkov (pod koniec 2017 r.), zakładu Lazy (w 2018 r.), zakładu CSA (2021 r.) oraz zakładu CSM (w 2023 r.).³⁸ Z tego samego powodu kwartalne udziały rynkowe w pracy przewozowej netto w okresie I-III kw. 2016 r. wskazywały trend spadkowy. W III kwartale 2016 r. ww. udział wyniósł 7,5% i był niższy o 1,3 p.p. r/r (w III kw. 2015 r. udział wynosił 8,8%).

Rysunek 16 Udziały AWT a.s. w przewiezionej masie towarowej w Republice Czeskiej w latach 2014-2016



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 17 Udziały AWT a.s. w zrealizowanej pracy przewozowej w Republice Czeskiej w latach 2014-2016

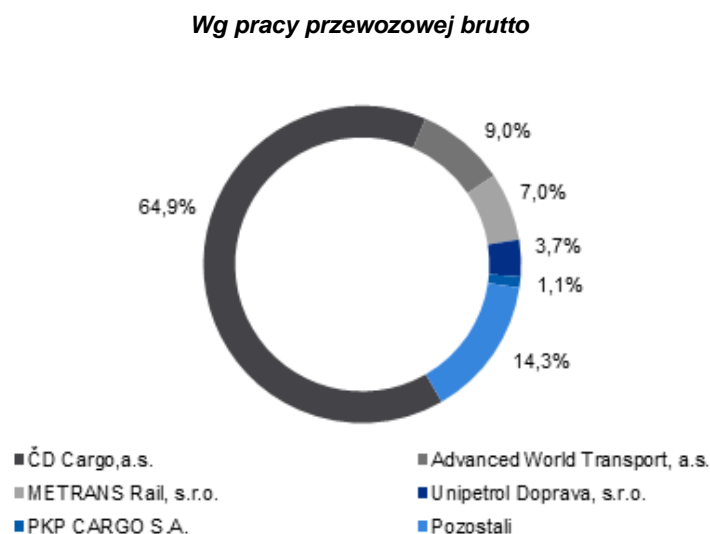


Źródło: Opracowanie własne

³⁷ Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) – stan na 20.01.2017 r.

³⁸ Nettg.pl

Rysunek 18 Udziały rynkowe największych operatorów kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w obrębie Republiki Czeskiej w 2016 r. (btkm)



Źródło: SŽDC

W 2016 r. przewoźnikiem numerem jeden na czeskim rynku kolejowych przewozów towarowych niezmiennie była spółka ČD Cargo a.s. z udziałem 64,9% pod względem pracy przewozowej brutto. Spółka ta odnotowała spadek udziałów o 1,7 p.p. r/r (w 2015 r. 66,6%). W głównej mierze udziały te przejął METRANS Rail s.r.o. (+0,8 p.p. r/r, wzrost do poziomu 7,0% w 2016 r.). Udział zwiększyła również spółka IDS Cargo – o 0,8 p.p. r/r (z 2,6% w 2015 r. do 3,4% w 2016 r.). AWT a.s. odnotowała spadek udziału rynkowego o 0,2 p.p. r/r z poziomu 9,2% w 2015 r. do 9,0% w 2016 r. W zestawieniu Zarządu Infrastruktury Kolejowej (SŽDC) pojawiło się również PKP CARGO S.A. z udziałem 1,1% w 2016 r. jako wynik intensyfikacji przewozów zagranicznych Spółki na terenie Republiki Czeskiej związanych z:

- wzrostem przewozów kabotażowych węgla z Czech na Słowację,
- rozpoczęciem w grudniu 2016 r. realizacji przewozów węgla w eksporcie do Czech,
- wzrostem przewozów kontenerów do Piacenzy we Włoszech.³⁹

Głównymi operatorami transportu kolejowego w Czechach posiadającymi udział w rynku pod względem pracy przewozowej brutto powyżej 5% w 2016 r. były: państwowa spółka ČD Cargo a.s., Advanced World Transport a.s. oraz METRANS Rail s.r.o. Inni przewoźnicy, którzy mieli udział niższy niż 5% i jednocześnie większy niż 1% to: Unipetrol Doprava, s.r.o., IDS Cargo a.s., Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o, SD - Kolejova doprava a.s. i PKP CARGO S.A.

³⁹ SZDC; w zestawieniu prezentowani są przewoźnicy posiadający więcej niż 1% udziałów w rynku czeskim

4.2.5. Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za 12 miesięcy 2016 r. oraz 12 miesięcy 2015 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz Grupy AWT, z tym że dane dotyczące Grupy AWT dotyczą wyłącznie okresu od daty jej nabycia przez PKP CARGO S.A. (rozpoczęcie konsolidacji metodą pełną od 28 maja 2015 r.). W 2016 r. nabyte spółki z Grupy AWT wykonały pracę przewozową w wysokości 1 592 mln tkm oraz przewiozły masę 13 263 tys. ton⁴⁰.

Działalność przewozowa w 2016 r. realizowana była przez pięć podmiotów z Grupy Kapitałowej. Po zakupie 80% udziałów AWT B.V., trzech przewoźników (AWT a.s., AWT Rail HU Zrt., AWT Rail SK a.s.) od 28 maja 2015 r. dołączyło do dwóch innych przewoźników wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. (spółka w 100% zależna od PKP CARGO S.A.).

Grupa PKP CARGO współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. z Grupą ArcelorMittal, Grupą PKN Orlen, PGNiG, Grupą Lafarge, Grupą Azoty, Jastrzębską Spółką Węglową, Węglokoksem, Grupą Enea, Grupą PGE, Grupą Tauron, Polską Grupą Górniczą oraz International Paper. Kontrakty realizowane dla wymienionych kontrahentów są z okresu na okres systematycznie przedłużane, co potwierdza wysoką jakość świadczonych przez Grupę PKP CARGO usług transportowych. Przykładem są wygrane postępowania przetargowe na przewozy węgla (Enea Wytwarzanie, PGNiG Termika, Engie Energia Polska) oraz przedłużenie współpracy z kluczowymi klientami z grupy towarowej m.in. kruszyw, chemii i drewna.

Kolejowe przewozy towarowe świadczone są przez Grupę PKP CARGO na terenie Polski, jak i siedmiu państw Unii Europejskiej, tj.: Niemiec, Czech, Słowacji, Austrii, Holandii, Węgier oraz Litwy. Obecność na wymienionych rynkach stanowi dla Grupy perspektywę rozwoju, gdyż umożliwia jej samodzielną obsługę wolumenów transportowanych z/do kluczowych europejskich portów morskich, w tym tych zlokalizowanych nad Morzem Północnym (Amsterdam, Rotterdam, Zeebrugge, Antwerpia, Hamburg), jak i tych położonych nad Morzem Adriatyckim (Koper, Triest, Rijeka).

Niezależnie od portów zagranicznych, Grupa PKP CARGO pozostaje aktywnie zaangażowana w obsługę i dalszy rozwój przewozów w ramach szlaku prowadzącego z Chin przez Polskę do Europy Zachodniej, czego efektem jest współpraca z partnerami chińskimi, mająca na celu rozwój całopociągowego połączenia kolejowego w relacji Chin – Europa oraz rozwój współpracy strategicznej w zakresie działalności przeładunkowej w Małaszewiczach. Nadzrędnym celem projektu jest zwiększenie wolumenów lądowego transportu intermodalnego w relacji Chin – Europa Zachodnia przez Małaszewicze oraz w drodze powrotnej do Azji. Rozwój wymiany handlowej pomiędzy Polską a Chińską Republiką Ludową ma być ułatwiony dzięki podpisaniu wielu umów handlowych i porozumień dwustronnych na szczeblu rządowym oraz przedsiębiorstw podczas wizyty prezydenta Chin Xi Jinpinga w Polsce.

W 2016 r. Grupa PKP CARGO przewiozła 111,5 mln ton (-4% r/r) oraz wykonała pracę przewozową w wysokości 28,5 mld tkm (-4% r/r), a Jednostka dominująca odpowiednio 98,6 mln ton (-8% r/r) oraz 26,8 mld tkm (-7% r/r). Udział PKP CARGO S.A. w przewozach Grupy stanowił 88,4% po względem masy towarowej i 94,1% w pracy przewozowej

W poszczególnych kwartałach 2016 r. Grupa odnotowała zmiany przewozów masy towarowej odpowiednio: I kwartał (+5% r/r), II kwartał (-4% r/r), III kwartał (-10% r/r) i IV kwartał (-5% r/r) oraz pracy przewozowej odpowiednio: I kwartał (+2% r/r), II kwartał (-6% r/r), III kwartał (-7% r/r) oraz IV kwartał (-5% r/r). Natomiast zmiany wielkości przewozów Jednostki dominującej kształtowały się następująco: I kwartał (-7% r/r), II kwartał (-12% r/r), III kwartał (-9% r/r) i IV kwartał (-4% r/r) oraz spadki pracy przewozowej odpowiednio: I kwartał (-5% r/r), II kwartał (-10% r/r), III kwartał (-7% r/r) oraz IV kwartał (-5% r/r).

Na uzyskane wyniki Grupy wpływ miał również rozwój przewozów poza granicami Polski, które zrealizowano w wysokości 17,6 mln ton (+43% r/r) oraz wykonano pracę przewozową w wysokości 2,4 mld tkm (+50% r/r), w tym: PKP CARGO S.A. masa – 4,3 mln ton (+18% r/r) oraz praca przewozowa – 0,8 mld tkm (+50% r/r).

Rok 2016 cechowała pogłębiona rywalizacja cenowa charakteryzująca się między innymi startem konkurentów Grupy PKP CARGO do przetargów w ramach konsorcjów oraz dywersyfikacją dostawców usług przewozowych przez odbiorców usługi przewozowej.

Podstawowym rodzajem towarów przewożonych przez Grupę były paliwa stałe, wśród których węgiel kamienny pozostawał towarem dominującym. Przewozy paliw stałych stanowiły 54% przetransportowanego wolumenu towarów oraz 44% pracy przewozowej wykonanych przez Grupę PKP CARGO w 2016 r. (w tym przewozy PKP CARGO S.A. stanowiły odpowiednio 46%

⁴⁰ Dotyczy spółek z Grupy AWT konsolidowanych metodą pełną

oraz 42%). Przewozy paliw stałych Grupy były niższe o 6% r/r w ujęciu przewiezionej masy oraz o 8% r/r w ujęciu pracy przewozowej, a Jednostki dominującej odpowiednio o 11% i 9%. W 2016 r. w przewozach węgla kamiennego Grupy nastąpił spadek przewiezionej masy o 7% r/r oraz spadek wykonanej pracy przewozowej o 11% r/r, wynikający głównie ze zmniejszenia przewozów tego surowca na terenie Polski. W przewozach węgla kamiennego na terytorium RP odnotowano spadek przewozów o 12% pod względem przewiezionej masy oraz spadek o 13% pod względem zrealizowanej pracy przewozowej, który wynika z działań restrukturyzacyjnych prowadzonych w polskim sektorze wydobywczym (m.in. utworzenie Polskiej Grupy Górniczej, przekazywanie nierentownych kopalń do Spółki Restrukturyzacji Kopalń) oraz ze zmniejszonego zapotrzebowania na węgiel kamienny. Nadpodaż tego towaru oraz zapasy zalegające na zwalach skutkują mniejszymi wolumenami dostępnymi do przewiezienia na rynku. Dodatkowo stosowana jest dywersyfikacja przewoźników przez odbiorców z sektora energetycznego (w wyniku postępowań przetargowych Grupa PKP CARGO utraciła z początkiem 2016 r. część przewozów do PGE GiEK S.A. Oddział Elektrownia Opole oraz Tauron Wytwarzanie S.A.). Rosnące, ale wciąż niskie ceny węgla na rynkach międzynarodowych spowodowały zmianę kierunków dostaw dla zagranicznych odbiorców. Polski węgiel kamienny został częściowo wyparty przez lepszy jakościowo węgiel z Australii czy też Afryki, powodując w 2016 roku spadek wolumenu masy przewiezionej w eksporcie przez PKP CARGO S.A. o 17% r/r. Obserwowane w ostatnich miesiącach odbicie cen węgla kamiennego może odwrócić tendencję w przewozach eksportowych tego surowca. W przewozach węgla kamiennego poza granicami kraju w Grupie nastąpił wzrost masy o 33% r/r oraz wykonanej pracy przewozowej o 19% r/r. W innej grupie towarowej wchodzącej w skład paliw stałych – koksie – przewozy Grupy PKP CARGO wzrosły o 12% r/r, a zrealizowana praca przewozowa była wyższa o 22% r/r, głównie za sprawą wielkości przewozów realizowanych przez spółki z Grupy AWT (rozpoczęcie konsolidacji pod koniec I półrocza 2015 r.), wzrostu przewozów realizowanych przez Spółkę PKP CARGO S.A. poza granicami Polski oraz wzrostu przewozów importowych i tranzytowych na terenie Polski (z/do Czech).

Drugą największą grupę towarów przewożonych przez Grupę PKP CARGO w 2016 r. stanowiły kruszywa i materiały budowlane z 16% udziałem w całkowitej zarówno pracy przewozowej jak i masie towarowej. Przewozy kruszywa i materiałów budowlanych Jednostki dominującej stanowiły odpowiednio 16% pracy przewozowej i 15% masy towarowej ogółem w Grupie. W transporcie kruszyw i materiałów budowlanych w 2016 r. odnotowano w Grupie spadek o 9% r/r pod względem przewiezionej masy oraz spadek o 12% r/r pod względem zrealizowanej pracy przewozowej, a w PKP CARGO S.A. odpowiednio o 13% i 12%. Spadek przewozów w tej grupie towarowej jest wynikiem przesunięcia w czasie realizacji na terenie Polski inwestycji drogowych (przetargi w systemie „Projektuj i buduj”), zmniejszenia inwestycji lokalnych finansowanych przez samorządy, zmniejszenia wydatków na inwestycje kolejowe w związku z niskim stopniem zaawansowania projektów, zmniejszenia inwestycji hydrotechnicznych oraz zmniejszenia zapotrzebowania na kamień wapienny w związku z mniejszą produkcją wyrobów hutniczych. Dodatkowym elementem wpływającym na zmniejszenie przewozów w tej grupie towarowej jest pojawienie się wielu przewoźników kolejowych wchodzących na rynek i stosujących agresywną politykę cenową oraz konkurencja ze strony przewoźników samochodowych. Powoli obserwowane jest ożywienie w tej grupie towarowej z uwagi na coraz większą liczbę realizowanych projektów, o czym świadczy zanotowany w IV kwartale 2016 r. (po raz pierwszy w 2016 r.) wzrost o 9% r/r zarówno pod względem przewiezionej masy jak i zrealizowanej pracy przewozowej. Wpływ na wielkość przewozów kruszyw i materiałów budowlanych w IV kwartale 2016 r. miały również sprzyjające warunki atmosferyczne – dodatnie temperatury pozwalały kontynuować prace drogowe i kolejowe oraz realizować zwiększone dostawy kamienia wapiennego w eksporcie na Białoruś i Ukrainę.

Produkty związane z przemysłem metalurgicznym, tj. metale i rudy, stanowią kolejny istotny obszar rynkowy obsługiwany przez Grupę PKP CARGO. Ich udział w pracy przewozowej Grupy za 2016 r. wyniósł 12%, tj. pozostał na niezmiennym poziomie z 2015 r., a przewozy Jednostki dominującej stanowiły 98% pracy przewozowej Grupy w tym obszarze. W tym zakresie odnotowano spadek przewiezionej masy o 8% r/r w związku z mniejszym zapotrzebowaniem na rudy metali wynikającym z sytuacji w przemyśle metalurgicznym na rynkach światowych oraz okresowym wstrzymaniem dostaw tego surowca dla jednego z kluczowych klientów Grupy w następstwie prowadzonego remontu pieca hutniczego. Istotny wpływ na wielkość przewozów metali i rud (zarówno surowców, jak i półproduktów oraz wyrobów gotowych) w 2016 r. miały również remonty linii COS (Ciągłego Odlewania Stali) u dwóch kluczowych klientów Grupy prowadzone na przełomie II i III kwartału 2016 r. W związku z tymi remontami w Polsce nastąpiło zmniejszenie produkcji stali (w 2016 r. produkcja stali wyniosła 8,9 mln ton, tj. mniej o 2,8% r/r).

Udział przewozów produktów chemicznych w pracy przewozowej Grupy w 2016 r. wyniósł 7%, tj. pozostał na zbliżonym poziomie do 2015 r., a przewozy Jednostki dominującej stanowiły 93% pracy przewozowej w tym obszarze. W przewozach produktów chemicznych w 2016 r. Grupa odnotowała wzrost przewiezionej masy o 8% r/r oraz zrealizowanej pracy przewozowej o 3% r/r. Niższy wzrost pracy przewozowej wynikał ze spadku średniej odległości przewozu o 4% r/r. Natomiast w IV kwartale 2016 r. nastąpił wzrost przewiezionej masy o 12% r/r i zrealizowanej pracy przewozowej o 8% r/r. Wzrost przewozów tej grupy towarowej wynika ze wzrostu importu gazu i metanolu ze wschodu.

Udział przewozów paliw płynnych w pracy przewozowej Grupy w 2016 r. wyniósł 4%, tj. na poziomie o 1p.p. niższym niż w 2015 r. Przewozy Jednostki dominującej stanowiły 81% pracy przewozowej w tym obszarze. W przewozach paliw płynnych w 2016 r. Grupa odnotowała wzrost przewiezionej masy o 1% r/r oraz zrealizowanej pracy przewozowej o 30% r/r, (efekt większej

średniej odległości przewozu o 28% r/r). Wzrost przewozów tej grupy towarowej wynika z rozpoczęcia współpracy z klientami, dla których realizowano przewozy paliw płynnych na dużą odległość m.in. w imporcie i tranzycie z Białorusi.

W 2016 r. w przewozach drewna i produktów rolnych odnotowano spadki zarówno pracy przewozowej wykonanej przez Grupę o 6% r/r, jak i przewiezionej masy o 7% r/r, na co wpłynął spadek przewozów krajowych i importowych drewna oraz przewozów eksportowych produktów rolnych. Przewozy Jednostki dominującej stanowiły 86% pracy przewozowej w tym obszarze. Wpływ na spadki przewozów drewna miało również przesunięcie części przewozów zrębki drzewnej do kategorii przewozów towarów w kontenerach.

Grupa PKP CARGO pozostaje liderem w przewozach intermodalnych w Polsce, stanowiących istotny element strategii jej rozwoju. W 2016 r. transport jednostek intermodalnych wzrósł pod względem masy przewiezionych kontenerów o 25% r/r, natomiast praca przewozowa wzrosła o 22% r/r. Przewozy intermodalne Jednostki dominującej stanowiły 94% pracy przewozowej i 87% masy towarowej w tym obszarze. Wzrost przewozów intermodalnych wynika w głównej mierze z rozwoju połączeń tranzytowych i obsługi połączeń towarowych w relacji Chiny – Europa – Chiny w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku” oraz większego udziału przewozów towarów masowych w kontenerach (np. koks, zrębka drzewna). Znaczny udział mają także przewozy pomiędzy portami morskim a terminalami śródlądowymi (co jest ściśle związane z rozwojem tego segmentu rynku kolejowego – przeładunek kontenerów w polskich portach morskich wzrósł o 9,3% r/r).

Tabela 7 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w 2014, 2015 i 2016 roku oraz w IV kwartale 2014 r., 2015 r. i 2016 r.

Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016/2015		IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2016/IV kw. 2015	
	(mln tkm)			%		(mln tkm)			%	
Paliwa stałe ¹	12 542	13 593	12 181	-1 052	-8%	3 339	3 926	3 307	-587	-15%
z czego węgiel kamienny	11 070	12 387	10 757	-1 317	-11%	2 971	3 629	2 938	-658	-18%
Kruszywa i materiały budowlane ²	4 636	5 261	6 142	-625	-12%	1 368	1 256	1 609	112	9%
Metale i rudy ³	3 401	3 709	3 650	-309	-8%	819	991	868	-172	-17%
Produkty chemiczne ⁴	2 072	2 013	1 903	59	3%	524	483	497	40	8%
Paliwa płynne ⁵	1 091	839	781	252	30%	272	255	210	17	7%
Drewno i płody rolne ⁶	1 533	1 629	1 694	-96	-6%	469	436	394	33	8%
Przewozy intermodalne	2 474	2 031	1 832	442	22%	721	593	451	128	22%
Pozostałe ⁷	774	764	764	10	1%	196	207	189	-11	-5%
Razem	28 521	29 839	28 947	-1 318	-4%	7 707	8 148	7 525	-440	-5%

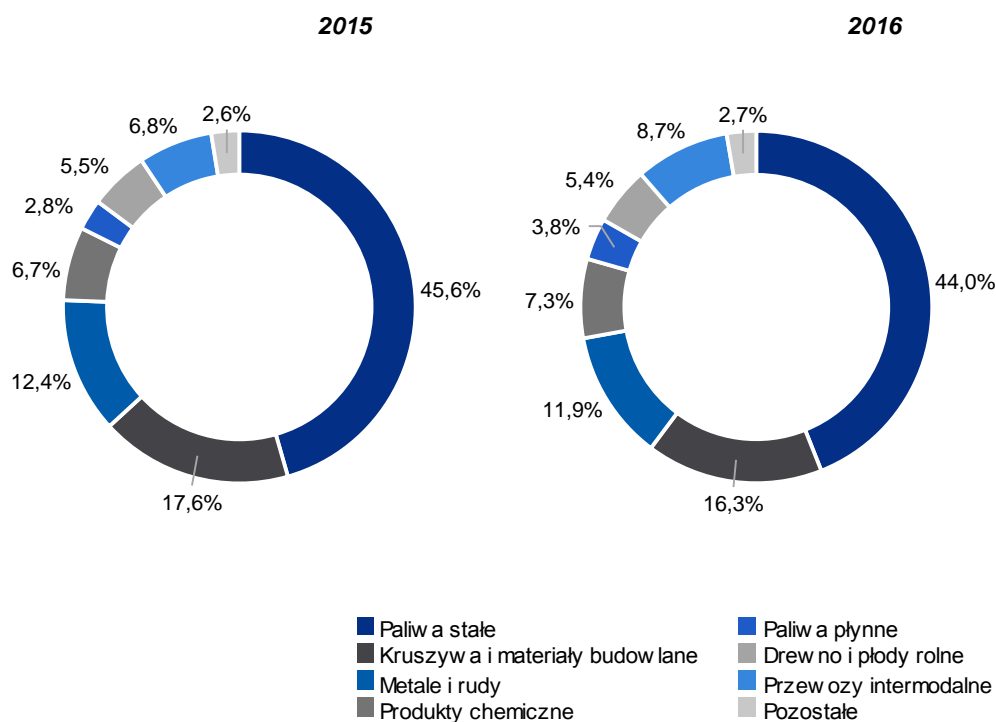
Źródło: Opracowanie własne

Tabela 8 Praca przewozowa PKP CARGO S.A. w 2014, 2015 i 2016 roku oraz w IV kwartale 2014 r., 2015 r. i 2016 r.

Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016/2015		IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2016/IV kw. 2015	
	(mln tkm)			%		(mln tkm)			%	
Paliwa stałe ¹	11 911	13 059	12 025	-1 148	-9%	3 185	3 664	3 283	-479	-13%
z czego węgiel kamienny	10 605	11 967	10 601	-1 361	-11%	2 864	3 423	2 914	-559	-16%
Kruszywa i materiały budowlane ²	4 555	5 216	6 123	-661	-13%	1 343	1 240	1 607	104	8%
Metale i rudy ³	3 333	3 654	3 650	-322	-9%	799	965	868	-166	-17%
Produkty chemiczne ⁴	1 936	1 963	1 903	-28	-1%	493	460	497	34	7%
Paliwa płynne ⁵	885	743	781	142	19%	205	210	210	-5	-3%
Drewno i płody rolne ⁶	1 312	1 483	1 694	-171	-12%	374	364	394	10	3%
Przewozy intermodalne	2 316	1 928	1 832	388	20%	703	537	451	165	31%
Pozostałe ⁷	589	673	764	-84	-12%	150	164	189	-14	-9%
Razem	26 836	28 720	28 772	-1 884	-7%	7 252	7 603	7 499	-351	-5%

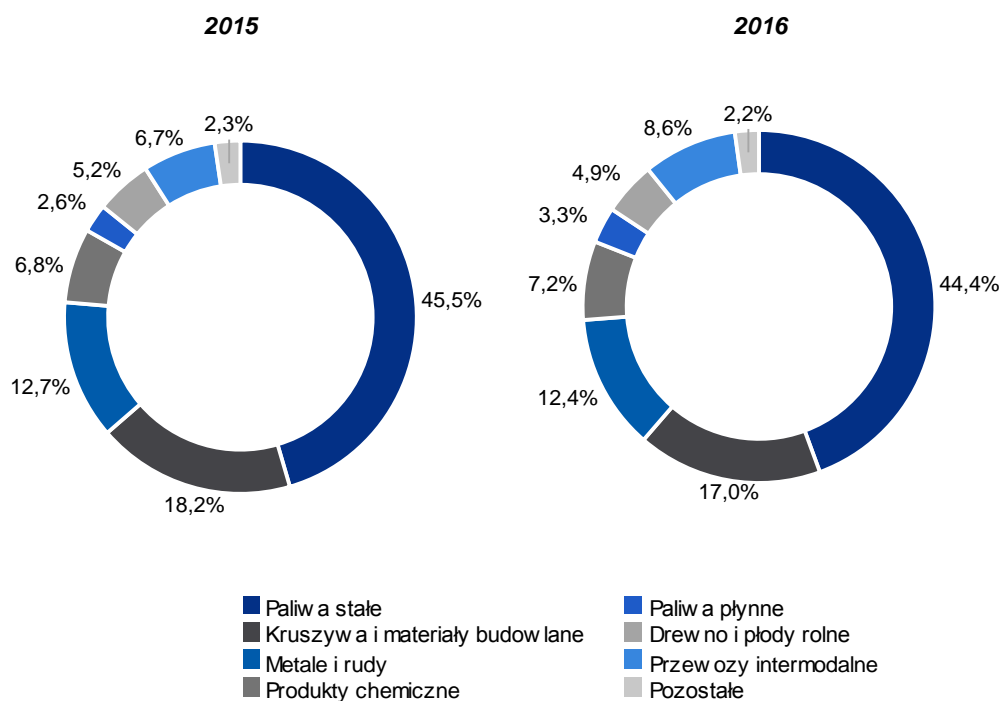
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 19 Struktura pracy przewozowej Grupy PKP CARGO w podziale na grupy towarowe w 2015 r. i 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 20 Struktura pracy przewozowej PKP CARGO S.A. w podziale na grupy towarowe w 2015 r. i 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 9 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w 2014, 2015 i 2016 roku oraz w IV kwartale 2014 r., 2015 r. i 2016 r.

Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016/2015	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2016/IV kw. 2015		
	(tys. ton)			%	(tys. ton)			%		
Paliwa stałe ¹	59 768	63 285	56 919	-3 517	-6%	16 078	18 726	16 150	-2 648	-14%
z czego węgiel kamienny	53 690	57 847	51 976	-4 156	-7%	14 520	17 182	14 854	-2 662	-15%
Kruszywa i materiały budowlane ²	18 173	19 898	21 526	-1 725	-9%	5 464	5 008	5 647	456	9%
Metale i rudy ³	11 266	12 311	12 293	-1 045	-8%	2 988	2 993	2 932	-5	0%
Produkty chemiczne ⁴	6 295	5 846	5 961	449	8%	1 603	1 428	1 491	175	12%
Paliwa płynne ⁵	3 042	3 001	2 692	41	1%	843	870	759	-27	-3%
Drewno i płody rolne ⁶	4 331	4 673	4 709	-342	-7%	1 207	1 247	1 187	-40	-3%
Przewozy intermodalne	6 473	5 173	4 536	1 300	25%	1 853	1 549	1 113	304	20%
Pozostałe ⁷	2 147	2 070	2 072	77	4%	571	554	513	17	3%
Razem	111 495	116 257	110 706	-4 762	-4%	30 607	32 375	29 792	-1 769	-5%

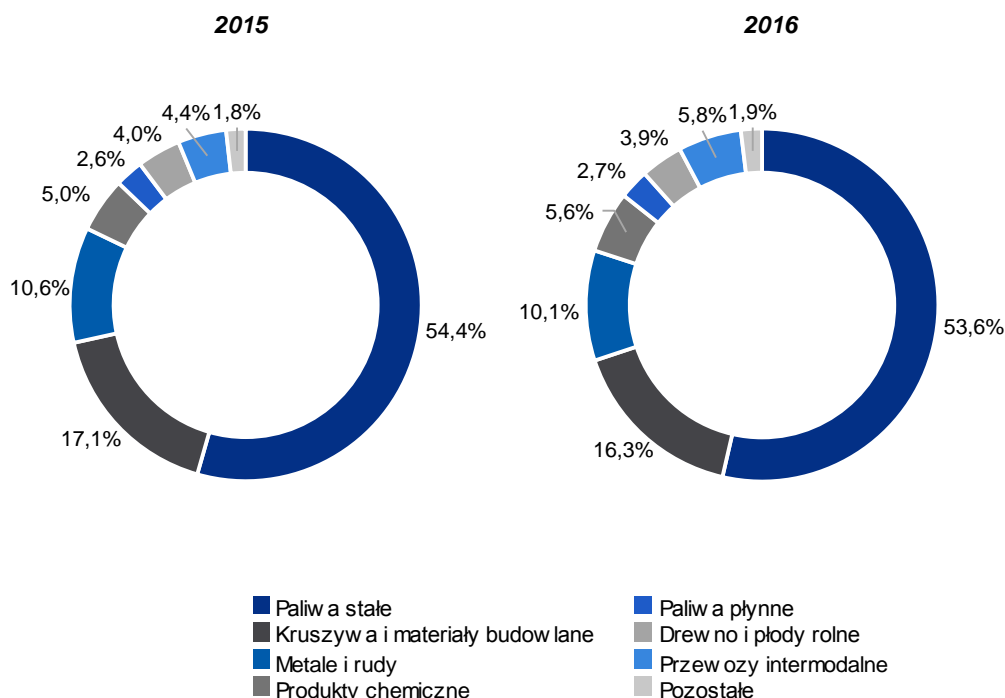
Źródło: Opracowanie własne

Tabela 10 Masa towarowa PKP CARGO S.A. w 2014, 2015 i 2016 roku oraz w IV kwartale 2014 r., 2015 r. i 2016 r.

Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016/2015	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2016/IV kw. 2015		
	(tys. ton)			%	(tys. ton)			%		
Paliwa stałe ¹	51 375	57 491	56 237	-6 116	-11%	13 989	16 127	15 967	-2 138	-13%
z czego węgiel kamienny	47 130	53 232	51 294	-6 101	-11%	12 929	15 130	14 670	-2 201	-15%
Kruszywa i materiały budowlane ²	16 433	18 706	21 221	-2 273	-12%	4 933	4 464	5 610	469	11%
Metale i rudy ³	11 104	12 148	12 293	-1 044	-9%	2 944	2 916	2 932	28	1%
Produkty chemiczne ⁴	5 749	5 581	5 961	168	3%	1 477	1 306	1 491	170	13%
Paliwa płynne ⁵	2 743	2 725	2 692	18	1%	731	741	759	-9	-1%
Drewno i płody rolne ⁶	3 862	4 321	4 709	-459	-11%	1 028	1 071	1 187	-43	-4%
Przewozy intermodalne	5 622	4 671	4 536	951	20%	1 651	1 312	1 113	338	26%
Pozostałe ⁷	1 714	1 857	2 072	-143	-8%	463	460	513	3	1%
Razem	98 602	107 499	109 720	-8 898	-8%	27 216	28 397	29 571	-1 181	-4%

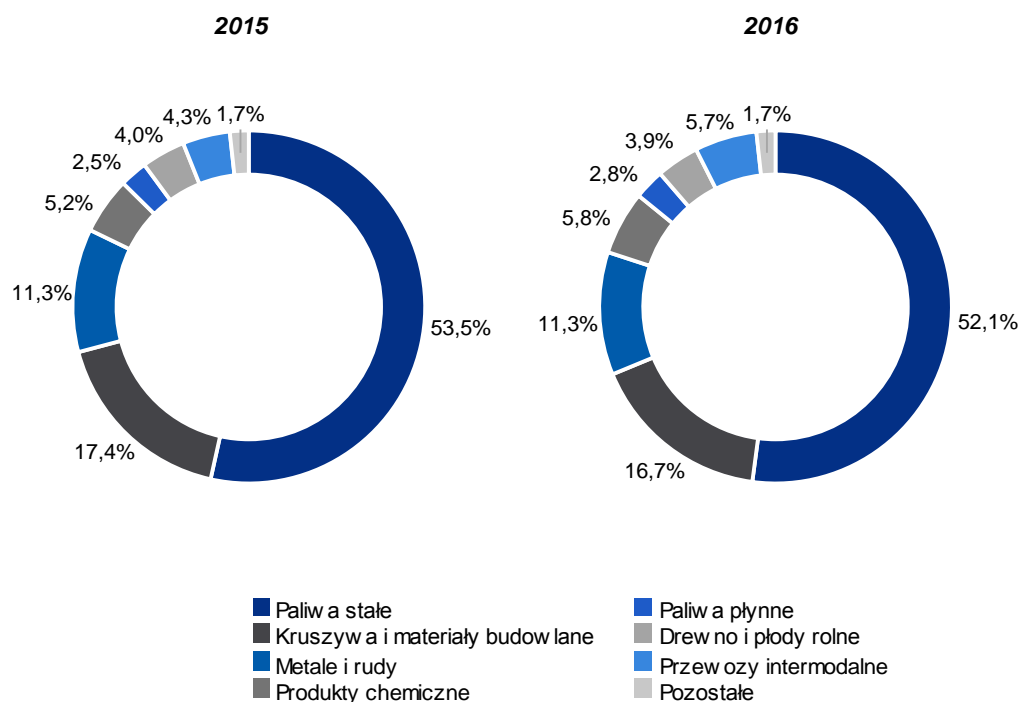
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Struktura masy towarowej Grupy PKP CARGO w podziale na grupy towarowe w 2015 r. i 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 22 Struktura masy towarowej PKP CARGO S.A. w podziale na grupy towarowe w 2015 r. i 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11 Średnia odległość Grupy PKP CARGO w 2014, 2015 i 2016 roku oraz w IV kwartale 2014 r., 2015 r. i 2016 r.

Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016/2015		IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw. 2016/IV kw. 2015	
	km			%		km			%	
Paliwa stałe ¹	210	215	214	-5	-2%	208	210	205	-2	-1%
z czego węgiel kamienny	206	214	207	-8	-4%	205	211	198	-7	-3%
Kruszywa i materiały budowlane ²	255	264	285	-9	-4%	250	251	285	-1	0%
Metale i rudy ³	302	301	297	1	0%	274	331	296	-57	-17%
Produkty chemiczne ⁴	329	344	319	-15	-4%	327	338	333	-12	-3%
Paliwa płynne ⁵	359	280	290	79	28%	322	293	276	30	10%
Drewno i płody rolne ⁶	354	348	360	5	2%	389	350	332	39	11%
Przewozy intermodalne	382	393	404	-11	-3%	389	383	406	6	2%
Pozostałe ⁷	360	369	369	-9	-2%	343	373	368	-30	-8%
Razem	256	257	261	-1	0%	252	252	253	0	0%

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 transport promowy i pozostałe przewozy towarowe.

Tabela 12 Średnia odległość PKP CARGO S.A. w 2014, 2015 i 2016 roku oraz w IV kwartale 2014 r., 2015 r. i 2016 r.

Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016/2015		IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2016/IV kw. 2015	
	km			%		km			%	
Paliwa stałe ¹	232	227	214	5	2%	228	227	206	1	0%
z czego węgiel kamienny	225	225	207	0	0%	222	226	199	-5	-2%
Kruszywa i materiały budowlane ²	277	279	289	-2	-1%	272	278	286	-5	-2%
Metale i rudy ³	300	301	297	-1	0%	271	331	296	-60	-18%
Produkty chemiczne ⁴	337	352	319	-15	-4%	334	352	333	-18	-5%
Paliwa płynne ⁵	323	273	290	50	18%	280	284	276	-4	-1%
Drewno i płody rolne ⁶	340	343	360	-4	-1%	364	340	332	24	7%
Przewozy intermodalne	412	413	404	-1	0%	426	409	406	16	4%
Pozostałe ⁷	344	362	369	-19	-5%	324	357	368	-33	-9%
Razem	272	267	262	5	2%	266	268	254	-1	0%

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 transport promowy i pozostałe przewozy towarowe.

Z punktu widzenia kierunków, w których realizowane były przewozy Grupy PKP CARGO dominujące były przewozy realizowane na terytorium Polski stanowiące 91% zrealizowanej pracy przewozowej w 2016 r. W porównaniu z 2015 r. udział wykonanej pracy przewozowej poza terytorium Polski wzrósł o 3 p.p., co wskazuje na dynamiczny rozwój przewozów poza granicami Polski.

Przewozy PKP CARGO S.A. realizowane na terytorium Polski stanowiły 97% zrealizowanej pracy przewozowej Spółki w 2016 r. (98% w 2015 r.). W porównaniu z 2015 r. Spółka wypracowała istotny wzrost przewiezionej masy oraz wykonanej pracy przewozowej poza terytorium Polski odpowiednio o 18% i 50% r/r, co wskazuje na rozwój przewozów poza granicami Polski.

4.3. Pozostałe usługi

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

- usługi spedycyjne - oferta Grupy obejmuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu samochodowego, morskiego i śródlądowego z uwzględnieniem przeładunku, składowania, magazynowania, konfekcjonowania. Grupa oferuje również obsługę celną. Dodatkowym walorem dla usług Grupy są projektowane i wdrażane kompleksowe rozwiązania transportowe (3PL solutions). Usługi spedycyjne realizowane są głównie przez spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz AWT Čechofracht, a.s.;
- usługi trakcyjne oraz wynajmu lokomotyw, tj. usługi polegające na zapewnieniu kontrahentowi pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego lub zapewnieniu jego gotowości np. do prowadzenia pociągów naprawczych, ratunkowych. Usługi te realizowane są zarówno na rynku polskim, jak i poza granicami Polski;
- usługi kompleksowej obsługi bocznic, obejmujące m. in. formowanie pociągów, usługi manewrowe, zarządzanie ruchem kolejowym na bocznicach, załadunek i rozładunek, zarządzanie magazynami oraz konserwację i bieżące utrzymanie infrastruktury punktowej. Głównymi podmiotami świadczącymi wymienione usługi są PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz AWT a.s. Działalność w zakresie obsługi bocznicowej realizowana jest w Polsce, Republice Czeskiej oraz na Węgrzech;
- usługi przeładunku - Grupa PKP CARGO działalność przeładunkową rozwija w oparciu o terminale przeładunkowe konwencjonalne i intermodalne należące do PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o., PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o., PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz AWT a.s.;
- usługi logistyki intermodalnej - Grupa zabezpiecza wszystkie elementy łańcucha logistycznego, w tym: transport kolejowy, transport drogowy, przeładunek i składowanie jednostek intermodalnych. Działalność ta bazuje na sieci terminali intermodalnych. Spółką wyspecjalizowaną i dedykowaną w ramach Grupy do kompleksowej obsługi transportu intermodalnego jest PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Dodatkową wartością oferty Grupy, jest wdrożona przez AWT usługa stałego monitorowania ruchu pociągów intermodalnych „Track and Trace”;
- usługi naprawcze taboru - utrzymanie taboru Grupy realizowane jest głównie przez spółkę dedykowaną PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Dodatkowo, wybrane prace utrzymaniowe i naprawcze realizowane są również w ramach obiektów znajdujących się w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz przez AWT a.s.;
- usługi rekultywacji - oferta Grupy obejmuje zagospodarowanie i rewitalizację terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidację wyrobisk, odkażanie gleby. Dodatkowo, Grupa oferuje usługi z zakresu budownictwa inżynierskiego. Działalność w obszarze rekultywacji realizowana jest przez spółki AWT Rekultivace a.s. oraz AWT Rekultivace PL sp. z o.o., głównie na terenie Republiki Czeskiej w regionach składowisk odpadów górniczych w okolicy Ostrawy.

Zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupa PKP CARGO, nie wyróżniają segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiadają jeden główny produkt, któremu przypisane są wszystkie istotne świadczone usługi. Prowadzą 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 Jednostkowym i Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym. W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi związane z remontami taboru oraz usługi rekultywacyjne, jednakże nie są one istotne z punktu widzenia działalności Grupy i nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne.

4.4. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia

Główni odbiorcy

PKP CARGO S.A. działa w jednym głównym obszarze geograficznym – Polsce, będącym krajem siedziby Spółki. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych poza Polską w 2016 r. i 2015 r. nie przekroczyła 12% całkowitych przychodów Spółki. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekracza 5% przychodów ze sprzedaży usług.

W okresie zakończonym 31 grudnia 2016 r. udział sprzedaży do Grupy Arcelor Mittal wyniósł 12,8% sumy przychodów ze sprzedaży usług Spółki, natomiast w okresie zakończonym 31 grudnia 2015 r. udział ten wyniósł 11,4%.

W okresie zakończonym 31 grudnia 2016 r. udział sprzedaży do PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. wyniósł 12,9% sumy przychodów ze sprzedaży usług Spółki, natomiast w okresie zakończonym 31 grudnia 2015 r. udział ten wyniósł 11,7%.

Grupa PKP CARGO, podobnie jak Jednostka dominująca, działa w jednym głównym obszarze geograficznym – Polsce. W wyniku transakcji nabycia udziałów AWT znacząco wzrósł udział Grupy w rynku czeskim. W okresie zakończonym 31 grudnia 2016 r. suma przychodów osiągniętych od kontrahentów czeskich wyniosła prawie 16% całkowitych przychodów ze sprzedaży usług Grupy, przy prawie 12% udziale w analogicznym okresie roku poprzedniego.

Grupa nie przedstawia informacji o wiodących klientach, gdyż przychody od żadnego z klientów Grupy jednostkowo nie przekraczają 10% sumy przychodów ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych.

Przychody Grupy uzyskiwane od klientów zewnętrznych w przekroju obszarów geograficznych przedstawia Nota 7.2 SSF, natomiast przychody Spółki – Nota 6.2 JSF.

Główni dostawcy

Zarówno Grupa PKP CARGO, jak i Jednostka dominująca, działając na rynku przewozowym uzależniona jest od największego dostawcy usług dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK). Jest to dostawca krajowy udostępniający przeważającą część infrastruktury kolejowej w Polsce, zgodnie z cennikiem zatwierdzanym corocznie przez Prezesa UTK. Infrastruktura ta udostępniana jest odpłatnie na takich samych zasadach wszystkim przewoźnikom wykonującym przewozy kolejowe zarówno rzeczy jak i osób. PKP PLK świadczy dla Grupy PKP CARGO usługi, które obejmują zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej oraz usługi udostępniania urządzeń sieci trakcyjnej, kierowania i prowadzenia ruchu i dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Udział PKP PLK w kosztach zaopatrzenia (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia surowców i materiałów) wyniósł w 2016 r. w PKP CARGO S.A. 34,0%, natomiast w Grupie 24,5%.

Ponadto głównym dostawcą Grupy w zakresie paliwa trakcyjnego i energii trakcyjnej jest PKP Energetyka S.A. Dostawca ten specjalizuje się w sprzedaży i dostarczaniu energii elektrycznej, sprzedaży paliw płynnych, a także w dostarczaniu usług elektroenergetycznych. Udział PKP Energetyka S.A. w kosztach zaopatrzenia (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia materiałów i energii) wyniósł w 2016 r. w PKP CARGO S.A. 24,9%, natomiast w Grupie 17,9%.

4.5. Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 2014 r., 2015 r. oraz 2016 r.

Tabela 13 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2016 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2016
	31/12/2016*	30/09/2016**	31/12/2015***		
Grupa PKP CARGO	23 144	23 292	23 805	-661	-148
w tym: PKP CARGO S.A.	17 429	17 569	17 979	-550	-140

Źródło: Opracowanie własne

* uwzględniono pracowników Grupy AWT (2031 os.)

** uwzględniono pracowników Grupy AWT (2074 os.)

*** uwzględniono pracowników Grupy AWT (2149 os.)

Tabela 14 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2015
	31/12/2015*	30/09/2015**	31/12/2014		
Grupa PKP CARGO	23 805	23 634	24 960	-1 155	171
w tym: PKP CARGO S.A.	17 979	17 819	20 830	-2 851	160

Źródło: Opracowanie własne

* uwzględniono pracowników Grupy AWT (2149 os.)

** uwzględniono pracowników Grupy AWT (2132 os.)

Tabela 15 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2014
	31/12/2014	30/09/2014	31/12/2013		
Grupa PKP CARGO	24 960	26 090	26 553	-1 593	-1 130
w tym: PKP CARGO S.A.	20 830	21 870	22 480	-1 650	-1 040

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 16 Przeciętne zatrudnienie w okresie 12 miesięcy 2014-2016 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w etatach			Zmiana 2016-2015	Przeciętne zatrudnienie w osobach			Zmiana 2016-2015
	12 miesięcy*	12 miesięcy**	12 miesięcy		12 miesięcy*	12 miesięcy**	12 miesięcy	
	2016	2015	2014		2016	2015	2014	
Grupa PKP CARGO	23 441	24 375	26 185	-934	23 465	24 407	26 215	-942
w tym: PKP CARGO S.A.	17 698	18 484	22 010	-786	17 702	18 486	22 012	-784

Źródło: Opracowanie własne

* uwzględniono pracowników Grupy AWT (2089 et. / 2095 os.)

** uwzględniono pracowników Grupy AWT (2115 et. / 2124 os.)

Tabela 17 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2016 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2016
	31/12/2016*	30/09/2016**	31/12/2015***		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 272	5 263	5 324	-52	9
w tym: PKP CARGO S.A.	3 825	3 833	3 863	-38	-8
Stanowiska robotnicze - Grupa	17 872	18 029	18 481	-609	-157
w tym: PKP CARGO S.A.	13 604	13 736	14 116	-512	-132
Razem	23 144	23 292	23 805	-661	-148
w tym: PKP CARGO S.A.	17 429	17 569	17 979	-550	-140

Źródło: Opracowanie własne

* uwzględniono pracowników Grupy AWT (2031 os.)

** uwzględniono pracowników Grupy AWT (2074 os.)

*** uwzględniono pracowników Grupy AWT (2149 os.)

Tabela 18 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2015
	31/12/2015*	30/09/2015**	31/12/2014		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 324	5 284	5 349	-25	40
w tym: PKP CARGO S.A.	3 863	3 819	4 462	-599	44
Stanowiska robotnicze - Grupa	18 481	18 350	19 611	-1 130	131
w tym: PKP CARGO S.A.	14 116	14 000	16 368	-2 252	116
Razem	23 805	23 634	24 960	-1 155	171
w tym: PKP CARGO S.A.	17 979	17 819	20 830	-2 851	160

Źródło: Opracowanie własne

* uwzględniono pracowników Grupy AWT (2149 os.)

** uwzględniono pracowników Grupy AWT (2132 os.)

Tabela 19 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2014
	31/12/2014	30/09/2014	31/12/2013		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 349	5 464	5 566	-217	-115
w tym: PKP CARGO S.A.	4 462	4 577	4 706	-244	-115
Stanowiska robotnicze - Grupa	19 611	20 626	20 987	-1 376	-1 015
w tym: PKP CARGO S.A.	16 368	17 293	17 774	-1 406	-925
Razem	24 960	26 090	26 553	-1 593	-1 130
w tym: PKP CARGO S.A.	20 830	21 870	22 480	-1 650	-1 040

Źródło: Opracowanie własne

Porównując okres roku 2016 do roku 2015, można zaobserwować spadek przeciętnego zatrudnienia w Grupie PKP CARGO o 934 etaty (w samej spółce PKP CARGO S.A. o 786 etatów) – wynika to bezpośrednio z przeprowadzonych w 2015 r. Programów Dobrowolnych Odejść – realizacja I PDO skutkowałą zmniejszeniem zatrudnienia od 1 lutego 2015 r., natomiast realizacja II PDO od 1 lipca i 1 sierpnia 2015 r. Realizacja harmonogramu PDO spowodowała, że przeciętne zatrudnienie w 2015 r. było wyższe w porównaniu ze stanem zatrudnienia na koniec 2015 r.

Ponadto, zmiany zatrudnienia w Grupie PKP CARGO były również rezultatem rozwiązywania umów o pracę z naturalnych przyczyn, głównie w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych lub rentowych.

4.6. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO

4.6.1. Nakłady inwestycyjne

PKP CARGO S.A.

Spółka poniosła w 2016 r. nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe P3) w wysokości 445,8 mln zł, co stanowiło 102,0% wykonania 2015 r.

W 2016 r. Spółka poniosła nakłady inwestycyjne poza granicami kraju w rzeczowe aktywa trwałe dotyczące głównie zakupu lokomotyw wielosystemowych.

Największa część nakładów inwestycyjnych w 2016 r. w Spółce została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe i przeglądy okresowe taboru (ilość napraw okresowych i przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli w Dokumentacji Systemu Utrzymania „DSU” taboru zatwierdzonych przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), zakup lokomotyw wielosystemowych (12 szt.) oraz modernizację lokomotyw (7 szt.) - łącznie 419,8 mln zł (tj. 94,2 % nakładów inwestycyjnych). Ponadto nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu, serwerów i wartości niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 16,5 mln zł (głównie na wdrożenie systemów informatycznych oraz zakup komputerów i telefonów GSM), na budownictwo inwestycyjne na poziomie 4,5 mln zł (głównie na modernizację budynków, w tym budynków zaplecza warsztatowego oraz budowę i modernizację sieci gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych oraz ciepłych) oraz zakupy maszyn i urządzeń, wyposażenia warsztatowego i biurowego oraz samochodów na poziomie 5,0 mln zł.

Tabela 20 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2014 – 2016 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016 - 2015	Zmiana %
Budownictwo inwestycyjne	4 528	19 870	11 135	-15 342	-77,2%
Zakupy pojazdów trakcyjnych	199 417	0	0	199 417	-
Modernizacje lokomotyw	35 375	69 642	48 242	-34 267	-49,2%
Zakupy wagonów	0	20 063	57 224	-20 063	-100,0%
Maszyny i urządzenia	2 827	6 051	5 900	-3 224	-53,3%
Teleinformatyzacja	16 477	32 294	20 615	-15 817	-49,0%
Pozostałe	2 207	5 473	2 673	-3 266	-59,7%
Komponenty w remontach:	184 981	283 609	433 203	-98 628	-34,8%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	45 001	137 824	125 198	-92 823	-67,3%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	139 980	145 785	308 005	-5 805	-4,0%
Razem	445 812	437 002	578 992	8 810	2,0%

Źródło: opracowanie własne

Struktura finansowania nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz aktywa niematerialne kształtowała się następująco: 106,2 mln zł ze środków własnych, 332,3 mln zł ze środków z kredytu, 1,9 mln zł w formie leasingu oraz 5,4 mln zł ze środków Funduszu Spójności, które Spółka otrzymała w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. Dodatkowo Spółka w 2016 r. zrefinansowała poprzez kredyty nakłady inwestycyjne z roku poprzedniego w kwocie 134,2 mln zł.

Ogółem uruchomiono linie kredytowe z przeznaczeniem na inwestycje na łączną wartość 466,5 mln zł, z czego:

- 332,3 mln zł na sfinansowanie nakładów 2016 r.,
- 134,2 mln zł na refinansowanie nakładów z roku poprzedniego.

Grupa PKP CARGO

Grupa poniosła w 2016 r. nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe P3) w wysokości 532,7 mln zł, co stanowiło 109,9% wykonania 2015 r.

W 2016 r. Grupa poniosła nakłady inwestycyjne poza granicami kraju w rzeczowe aktywa trwałe głównie na zakup lokomotyw wielosystemowych.

Większość nakładów inwestycyjnych w 2016 r. w Grupie została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na zakup lokomotyw wielosystemowych (12 szt.), naprawy okresowe i przeglądy okresowe taboru (ilość napraw okresowych i przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), modernizacje lokomotyw oraz wagonów - łącznie 474,9 mln zł (tj. 89,1 % nakładów inwestycyjnych). Ponadto nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu, serwerów i wartości niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 20,1 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 19,1 mln zł (głównie na modernizację budynków, w tym budynków zaplecza warsztatowego oraz budowę i modernizację sieci gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych oraz ciepłych) oraz zakupy maszyn i urządzeń, wyposażenia warsztatowego i biurowego oraz samochodów na poziomie 18,6 mln zł.

Tabela 21 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2014 – 2016 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016 - 2015	Zmiana %
Budownictwo inwestycyjne	19 079	28 084	18 130	-9 005	-32,1%
Zakupy pojazdów trakcyjnych	200 188	0	0	200 188	-
Modernizacje lokomotyw	40 470	70 400	48 544	-29 930	-42,5%
Zakupy wagonów	0	20 063	57 301	-20 063	-100,0%
Modernizacje wagonów	3 606	1 624	0	1 982	122,0%
Maszyny i urządzenia	14 416	12 170	9 469	2 246	18,5%
Teleinformatyzacja	20 114	34 862	21 972	-14 748	-42,3%
Pozostałe	4 206	9 744	4 163	-5 538	-56,8%
Komponenty w remontach:	230 660	307 613	437 154	-76 953	-25,0%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	72 134	150 681	126 072	-78 547	-52,1%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	158 526	156 932	311 082	1 594	1,0%
Razem	532 739	484 560	596 733	48 179	9,9%

Źródło: Opracowanie własne

Struktura finansowania nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz aktywa niematerialne kształtowała się następująco: 191,8 mln zł ze środków własnych, 332,3 mln zł ze środków z kredytu, 3,2 mln zł w formie leasingu oraz 5,4 mln zł ze środków Funduszu Spójności, które Grupa otrzymała w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”.

4.6.2. Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

PKP CARGO S.A. oraz Grupa posiadają możliwości finansowania swoich zamierzeń inwestycyjnych zarówno z posiadanej i planowanej nadwyżki środków własnych, jak również z uwzględnieniem dostępnych linii kredytowych, a także w ramach nowych umów leasingu finansowego lub innych form finansowania zewnętrznego.

Dodatkowo, w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2016 r. 7 spółek z Grupy.

PKP CARGO S.A. efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań. W celu zabezpieczenia ewentualnego ryzyka związanego z niedoborem środków pieniężnych w perspektywie krótkoterminowej, PKP CARGO S.A. posiada umowę o kredyt w rachunku bieżącym z limitem wynoszącym 100 mln zł.

5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

5.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.

5.1.1. Sprawozdanie z całkowitych dochodów PKP CARGO S.A.

W 2016 r. Spółka PKP CARGO S.A. przewiozła 98,6 mln ton ładunków (tj. o 8% mniej niż w 2015 r.) i wykonała pracę przewozową na poziomie 26,8 mld tkm (tj. o 7% mniej niż w 2015 r.), co zostało szczegółowo opisane w rozdziale „Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO”.

Przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. w 2016 r. spadły o 7,5% r/r, a koszty działalności operacyjnej spadły o 9,6% r/r. Wynik na działalności operacyjnej oraz wynik netto Spółki w 2016 r. wyniósł odpowiednio -31,1 mln zł oraz -68,6 mln zł. Skorygowane przychody z działalności operacyjnej Spółki spadły o 7,5% r/r, a skorygowane koszty działalności operacyjnej spadły o 3,1% r/r. Zmiany skorygowanego wyniku dotyczyły 2015 r., gdzie zostały ujęte korekty z tytułu Programu Dobrowolnych Odejść II (PDO II) w kwocie 63,9 mln zł oraz odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł. Dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczony od II PDO w kwocie 12,1 mln zł oraz podatek odroczony od odpisu aktualizującego wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 33,8 mln zł. W związku z powyższym, skorygowany wynik na działalności operacyjnej za 2015 r. wyniósł 126,5 mln zł, natomiast wynik netto wyniósł 81,7 mln zł. W 2016 r. w Spółce nie wystąpiły istotne zdarzenia jednorazowe w związku z tym nie przeprowadzono korekty wyniku. Główną przyczyną spadku skorygowanego wyniku w 2016 r. w porównaniu do skorygowanego wyniku roku ubiegłego była trudna sytuacja na rynku przewozów, co bezpośrednio przełożyło się na mniejszy wolumen przewozów i niższe ceny usług przewozowych.

Szczegóły w zakresie poszczególnych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów przedstawiono w dalszej części niniejszego rozdziału. W poniższych tabelach przedstawiono wyniki PKP CARGO S.A. oraz skorygowane wyniki PKP CARGO S.A. od 2014 do 2016 r.

Tabela 22 Wyniki PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016 (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Razem przychody z działalności operacyjnej	3 250 457	3 514 154	3 880 181	-263 697	-7,5%
2	Razem koszty działalności operacyjnej	3 281 568	3 629 334	3 787 368	-347 766	-9,6%
3	Wynik na działalności operacyjnej	-31 111	-115 180	92 813	84 069	-
4	Marża EBIT	-1,0%	-3,3%	2,4%	2,3 p.p.	-
5	Marża EBITDA	13,7%	12,9%	11,4%	0,7 p.p.	5,6%
6	Przychody finansowe	20 532	45 024	49 497	-24 492	-54,4%
7	Koszty finansowe	60 111	68 951	54 778	-8 840	-12,8%
8	Wynik przed opodatkowaniem	-70 690	-139 107	87 532	68 417	-
9	Marża wyniku brutto	-2,2%	-4,0%	2,3%	1,8 p.p.	-
10	Podatek dochodowy	-2 125	-24 982	11 925	22 857	-
11	WYNIK NETTO	-68 565	-114 125	75 607	45 560	-
12	Marża wyniku netto	-2,1%	-3,2%	1,9%	1,1 p.p.	-

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Tabela 23 Skorygowane wyniki PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016 (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015 skorygowane**	2014 skorygowane*	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Razem przychody z działalności operacyjnej	3 250 457	3 514 154	3 880 181	-263 697	-7,5%
2	Razem koszty działalności operacyjnej	3 281 568	3 387 610	3 530 252	-106 042	-3,1%
3	Wynik na działalności operacyjnej	-31 111	126 544	349 929	-157 655	-
4	Marża EBIT	-1,0%	3,6%	9,0%	-4,6 p.p.	-
5	Marża EBITDA	13,7%	14,7%	18,0%	-1,1 p.p.	-7,4%
6	Przychody finansowe	20 532	45 024	49 497	-24 492	-54,4%
7	Koszty finansowe	60 111	68 951	54 778	-8 840	-12,8%
8	Wynik przed opodatkowaniem	-70 690	102 617	344 648	-173 307	-
9	Marża wyniku brutto	-2,2%	2,9%	8,9%	-5,1 p.p.	-
10	Podatek dochodowy	-2 125	20 945	60 777	-23 070	-
11	WYNIK NETTO	-68 565	81 671	283 871	-150 236	-
12	Marża wyniku netto	-2,1%	2,3%	7,3%	-4,4 p.p.	-

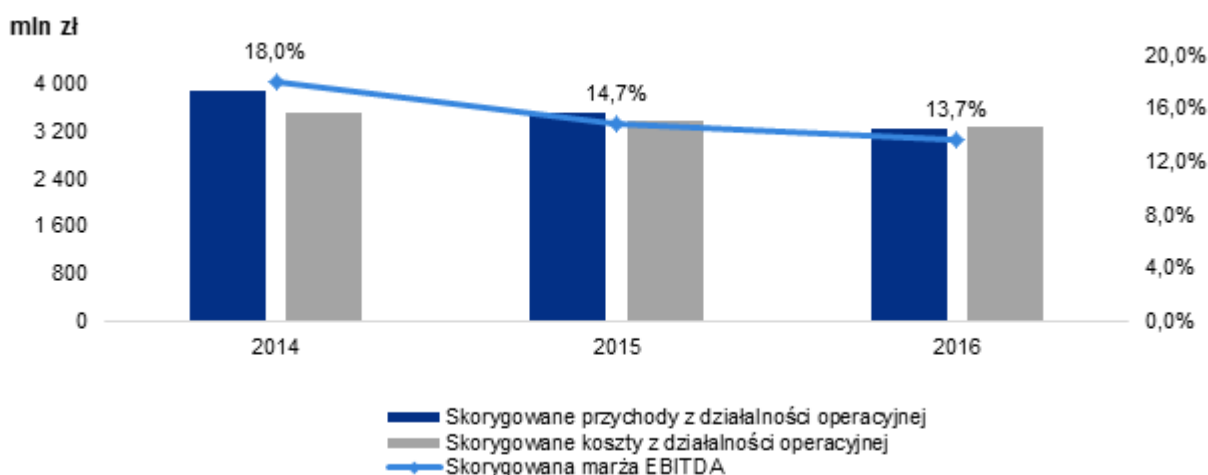
Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I PDO w kwocie 257,1 mln zł; dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczonego od I PDO w kwocie 48,9 mln zł

** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz o odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczonego od II PDO w kwocie 12,1 mln zł oraz podatek odroczonego od odpisu aktualizującego wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 33,8 mln zł.

Na poniższym rysunku zaprezentowano skorygowaną marżę EBITDA na tle wybranych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów Spółki za lata 2014 – 2016.

Rysunek 23 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Spółki za lata 2014 – 2016 *, **



Źródło: Opracowanie własne

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I PDO w kwocie 257,1 mln zł

** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz o odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln

Przychody z działalności operacyjnej

Tabela 24 Przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016 (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Przychody ze sprzedaży usług	3 208 165	3 472 945	3 775 863	-264 780	-7,6%
1.1	<i>Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych</i>	3 095 973	3 360 873	3 646 968	-264 900	-7,9%
2	Przychody ze sprzedaży materiałów	10 840	9 435	28 809	1 405	14,9%
3	Pozostałe przychody operacyjne	31 452	31 774	75 509	-322	-1,0%
4	Razem przychody z działalności operacyjnej	3 250 457	3 514 154	3 880 181	-263 697	-7,5%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

W całkowitych przychodach z działalności operacyjnej Spółki największy udział stanowią przychody ze sprzedaży usług (98,7% w 2016 r. przy 98,8% w 2015 r.). Przychody ze sprzedaży usług obejmują głównie: przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych, przychody bocznicowe i trakcyjne oraz pozostałe przychody, które głównie obejmują: przychody z tytułu wynajmu składników majątku, usług wsparcia administracyjnego oraz napraw taboru. Pozostałą część przychodów z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. stanowią przychody ze sprzedaży materiałów, które obejmują, m.in. sprzedaż złomu stalowego i żeliwnego, jak również pozostałe przychody operacyjne obejmujące m. in. zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych, zmianę stanu odpisów aktualizujących należności i odsetki od należności, otrzymane kary i odszkodowania, dodatnie różnice kursowe netto od należności i zobowiązań handlowych oraz rozwiązania rezerw.

Spadek przychodów z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych o 7,9% r/r do poziomu 3 096,0 mln zł wynikał z niższych przewozów. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej PKP CARGO S.A. zostały opisane w rozdziale 4.2.5 „Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO”.

Wzrost przychodów z tytułu sprzedaży materiałów o 1,4 mln zł (tj. o 14,9% r/r), był spowodowany głównie odbiciem cen złomu w II połowie 2016 r. Spowodowało to wzrost opłacalności likwidacji zbędnego, niewykorzystywanego oraz przestarzałego taboru pozostającego w Spółce.

Pozostałe przychody operacyjne zmniejszyły się o 0,3 mln zł, tj. o 1,0% r/r. Największe zmiany odnotowano na następujących pozycjach: przychody z tyt. rozwiązania rezerw w kwocie 9,0 mln zł, w tym na UOKiK 4,0 mln zł, wzrost przychodów z tytułu dodatnich różnic kursowych netto od należności i zobowiązań handlowych o 3,4 mln zł, wzrost przychodów z tytułu spisanych zobowiązań handlowych o 3,1 mln zł, wzrost zysku ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych o 1,2 mln zł oraz wzrost przychodów z tytułu otrzymanych kar i odszkodowań o 1,0 mln zł.

Koszty działalności operacyjnej

Tabela 25 Koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016 (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Amortyzacja i odpisy aktualizujące	474 844	569 630	347 782	-94 786	-16,6%
2	Zużycie materiałów i energii	532 655	595 633	587 736	-62 978	-10,6%
3	Usługi obce	1 078 527	1 114 951	1 169 207	-36 424	-3,3%
4	Podatki i opłaty	28 587	31 875	35 941	-3 288	-10,3%
5	Koszty świadczeń pracowniczych	1 089 101	1 229 890	1 553 670	-140 789	-11,4%
6	Pozostałe koszty rodzajowe	41 820	44 611	43 117	-2 791	-6,3%
7	Wartość sprzedanych materiałów	7 670	5 840	15 353	1 830	31,3%
8	Pozostałe koszty operacyjne	28 364	36 904	34 562	-8 540	-23,1%
9	Razem koszty działalności operacyjnej	3 281 568	3 629 334	3 787 368	-347 766	-9,6%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Tabela 26 Skorygowane koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016 (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015 skorygowane**	2014 skorygowane*	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Amortyzacja i odpisy aktualizujące	474 844	391 768	347 782	83 076	21,2%
2	Zużycie materiałów i energii	532 655	595 633	587 736	-62 978	-10,6%
3	Usługi obce	1 078 527	1 114 951	1 169 207	-36 424	-3,3%
4	Podatki i opłaty	28 587	31 875	35 941	-3 288	-10,3%
5	Koszty świadczeń pracowniczych	1 089 101	1 166 028	1 296 554	-76 927	-6,6%
6	Pozostałe koszty rodzajowe	41 820	44 611	43 117	-2 791	-6,3%
7	Wartość sprzedanych materiałów	7 670	5 840	15 353	1 830	31,3%
8	Pozostałe koszty operacyjne	28 364	36 904	34 562	-8 540	-23,1%
9	Razem koszty działalności operacyjnej	3 281 568	3 387 610	3 530 252	-106 042	-3,1%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I PDO w kwocie 257,1 mln zł;

** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł

W 2016 r. koszty działalności operacyjnej spadły o 347,8 mln zł, tj. o 9,6% r/r, do poziomu 3 281,6 mln zł, natomiast w porównaniu do skorygowanych kosztów działalności operacyjnej w 2015 r. spadły o 106,0 mln zł, tj. o 3,1 % r/r. Przyczyną wyższych kosztów operacyjnych w 2015 r. były zdarzenia jednorazowe, tj. wdrożenie PDO II (koszty w kwocie 63,9 mln zł) oraz dokonanie odpisu aktualizującego wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł.

W 2016 r. odnotowano spadek kosztów amortyzacji i odpisów aktualizujących o 94,8 mln zł (tj. o 16,6% r/r) do poziomu 474,8 mln zł głównie w wyniku wystąpienia w 2015 r. zdarzeń jednorazowych opisanych powyżej. Dodatkowo w 2015 r. zmniejszono wartość rezydualną taboru, co przełożyło się na zwiększenie podstawy naliczenia odpisów amortyzacyjnych w kolejnych latach. Koszty amortyzacji wzrosły w 2016 r. w porównaniu do skorygowanych w 2015 r. o 83,1 mln zł, tj. o 21,2%

i dotyczą głównie amortyzacji od środków transportu. Jedną z głównych przyczyn wzrostu ww. kosztów w 2016 r. była zmiana wartości rezydualnej taboru oraz wyższa amortyzacja od nakładów inwestycyjnych, zwłaszcza na lokomotywy wielosystemowe. Ponadto, na wzrost kosztów amortyzacji wpłynęło wydłużenie cyklu naprawczego dla wagonów z 4-letniego na 6-letni, które miało miejsce w 2011 r. oraz zmiana polityki rachunkowości począwszy od Sprawozdania Finansowego za 2015 r. zgodnie, z którą przeglądy okresowe P3 nie są ujmowane w wyniku finansowym w momencie poniesienia kosztów, ale zostają uznane za komponent naprawczy podlegający amortyzacji przez okres 36 miesięcy.

W 2016 r. o 63,0 mln zł, tj. o 10,6% r/r zmniejszyły się koszty zużycia materiałów i energii głównie z powodu niższych przewozów towarowych. Koszty zużycia paliwa spadły o 40,5 mln zł, tj. o 27,7% r/r, na co wpłynął mniejszy koszt jednostkowego zakupu paliwa oraz spadek udziału przewozów wykonywanych w trakcji spalinowej. Niższe koszty poniesiono również w zakresie zużycia energii elektrycznej, gazowej i wody o 15,5 mln zł, tj. o 3,9% r/r, oraz zużycia materiałów o 0,6 mln zł, tj. o 1,2% r/r.

Koszty usług obcych zmniejszyły o 36,4 mln zł, tj. o 3,3% r/r i wyniosły 1 078,5 mln zł. Głównym powodem spadku ww. kosztów było poniesienie niższych opłat za dostęp do linii zarządców infrastruktury o 23,7 mln zł, tj. o 3,5% r/r, spowodowanego spadkiem przewozów towarowych. Ponadto nastąpił spadek czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 20,7 mln zł, tj. o 15,2% r/r, głównie w wyniku zakupu lokomotyw wielosystemowych. Spadek kosztów w porównaniu do ubiegłego roku odnotowano również w przypadku usług prawnych i doradczych w kwocie 17,0 mln zł, tj. o 57,1% r/r, spowodowany głównie poniesionymi w 2015 r. kosztami przejęcia czeskiego przewoźnika AWT. Jednocześnie w ramach usług obcych wzrosły koszty usług transportowych o 19,3 mln zł, tj. o 24,3% r/r m.in. w wyniku wyższych kosztów spedycji oraz opłat promowych spowodowanych wzrostem przewozów intermodalnych.

W 2016 r. odnotowano spadek skorygowanych kosztów świadczeń pracowniczych, które osiągnęły poziom 1 089,1 mln zł, tj. 6,6% niższy r/r (1 166,0 mln zł w 2015 r.). Było to wynikiem wdrożenia procesu optymalizacji zatrudnienia w postaci Programów Dobrowolnych Odejść, a także rozwiązywania umów o pracę w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych. Z uwagi na powyższe, przeciętne zatrudnienie w 2016 r. zmniejszyło się o 786 etatów, tj. o 4,3% r/r. Dodatkowo na koniec 2016 r. dokonano aktualizacji rezerw pracowniczych w związku ze zmianami w prawie dotyczącymi podniesienia płacy minimalnej, skrócenia wieku emerytalnego dla kobiet i mężczyzn oraz zmianą stopy dyskonta. Zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale 4.5. „Informacje dotyczące zatrudnienia”.

Pozostałe koszty rodzajowe w 2016 r. zmniejszyły się o 2,8 mln zł, tj. o 6,3% r/r, głównie z powodu niższych kosztów reklamy i reprezentacji o 3,0 mln zł, tj. o 37,0% r/r.

W 2016 r. wartość sprzedanych towarów i materiałów wzrosła o 1,8 mln zł, tj. 31,3% do poziomu 7,7 mln zł w ślad za wzrostem przychodów ze sprzedaży złomu.

Pozostałe koszty operacyjne w 2016 r. spadły o 8,5 mln zł, tj. o 23,1% r/r do poziomu 28,4 mln zł. Wpływ na zmianę tej pozycji miały ruchy na rezerwach w szczególności dotyczących kary na UOKiK oraz na pozostałych rezerwach. Ponadto zmniejszeniu uległy zapłacone przez Spółkę kary i odszkodowania o 7,1 mln zł, tj. o 49,1% r/r.

Wynik na działalności operacyjnej

W wyniku opisanych powyżej zmian przychodów i kosztów działalności operacyjnej, wynik na działalności operacyjnej w 2016 r. wyniósł -31,1 mln zł,. Natomiast skorygowany wynik na działalności operacyjnej obniżył się o 157,7 mln zł.

EBITDA

Wynik na działalności operacyjnej powiększony o pozycję „Amortyzacja i odpisy aktualizujące” określany jako EBITDA, wyniósł 443,7 mln zł w 2016 r. Natomiast skorygowana EBITDA obniżyła się o 74,6 mln zł.

Działalność finansowa

Tabela 27 Działalność finansowa PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016 (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Przychody finansowe	20 532	45 024	49 497	-24 492	-54,4%
2	Koszty finansowe	60 111	68 951	54 778	-8 840	-12,8%
3	Wynik na działalności finansowej	-39 579	-23 927	-5 281	-15 652	-

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

W 2016 r. PKP CARGO S.A. odnotowała stratę na działalności finansowej w wysokości -39,6 mln zł. W analogicznym okresie roku ubiegłego Spółka wygenerowała również stratę na działalności finansowej w wysokości -23,9 mln zł. Główną przyczyną pogorszenia wyniku z działalności finansowej o 15,7 mln zł było zmniejszenie o 13,5 mln zł, tj. o -40,8% r/r przychodów z tytułu dywidend, zmniejszenie się przychodów odsetkowych o 3,1 mln zł, tj. o 76,0% r/r oraz spadek wyniku z tyt. różnic kursowych o 8,8 mln zł r/r. Największy wpływ na zmianę wyniku r/r na działalności finansowej miało obniżenie kosztów z tytułu wyceny opcji sprzedaży i zakupu na udziały niedające kontroli w AWT o 15,6 mln zł, tj. o -56,4% r/r.

Szczegóły zaprezentowano w Nocie 9 JSF.

Wynik przed opodatkowaniem

W 2016 r. wynik przed opodatkowaniem zwiększył się o 68,4 mln zł r/r, do poziomu -70,7 mln zł. Natomiast skorygowany wynik przed opodatkowaniem obniżył się o 173,3 mln zł r/r.

Podatek dochodowy

W 2016 r. PKP CARGO S.A. wykazała podatek dochodowy w kwocie -2,1 mln zł, z czego podatek bieżący wynosił 1,0 mln zł, zaś odroczony podatek dochodowy -3,1 mln zł.

Wynik netto

W 2016 r. Spółka wypracowała wynik netto w wysokości -68,6 mln zł, który zwiększył się w porównaniu do ubiegłego roku o 45,6 mln zł, natomiast skorygowany wynik netto jest niższy o 150,2 mln zł r/r.

5.1.2. Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.

AKTYWA

Tabela 28 Analiza pozioma i pionowa aktywów PKP CARGO S.A. (tys. zł)

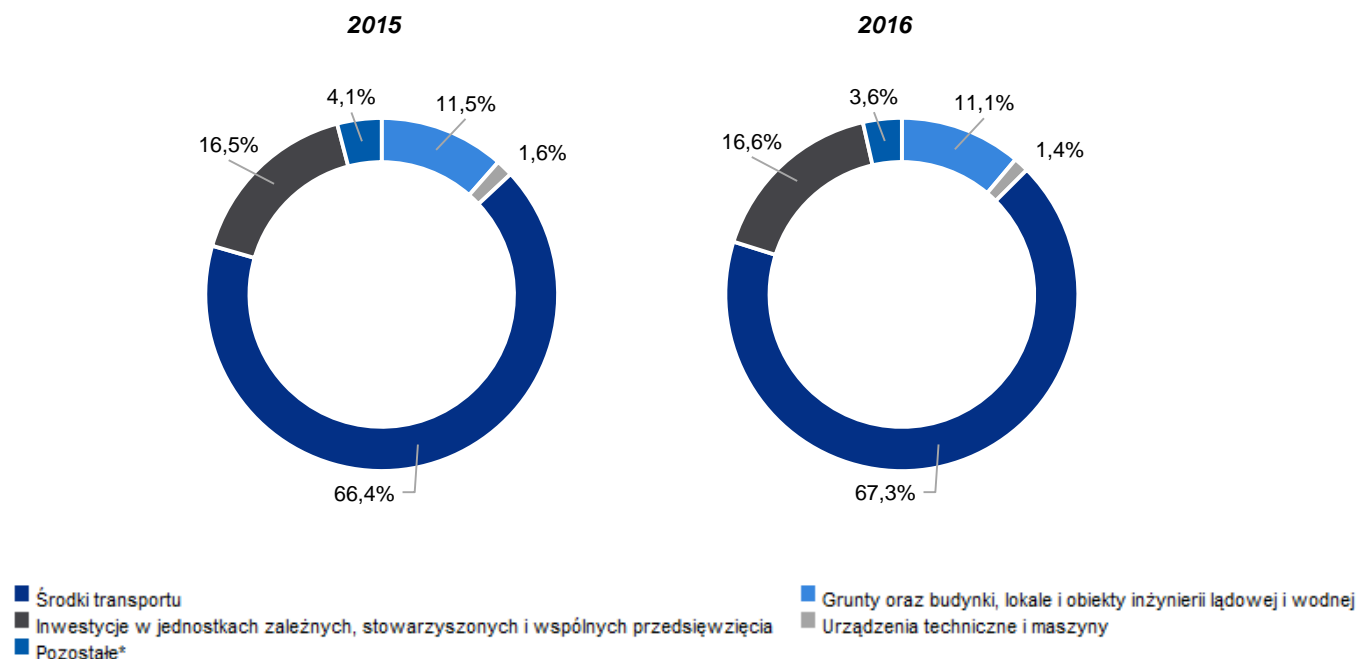
	Stan na	Stan na	Stan na	Struktura aktywów		Zmiana	Tempo
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2016	31/12/2015	2016 - 2015	2016/2015
AKTYWA							
Aktywa trwałe							
Rzeczowe aktywa trwałe	3 561 993	3 562 716	3 742 185	64,1%	70,4%	-723	0,0%
Aktywa niematerialne	50 778	59 236	55 990	0,9%	1,2%	-8 458	-14,3%
Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach	737 974	734 643	262 846	13,3%	14,5%	3 331	0,5%
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	6 169	6 021	6 021	0,1%	0,1%	148	2,5%
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	8 162	18 927	1 464	0,1%	0,4%	-10 765	-56,9%
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	76 244	76 602	60 981	1,4%	1,5%	-358	-0,5%
Aktywa trwałe razem	4 441 320	4 458 145	4 129 487	80,0%	88,1%	-16 825	-0,4%
Aktywa obrotowe							
Zapasy	59 701	60 743	75 759	1,1%	1,2%	-1 042	-1,7%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	413 607	384 228	423 171	7,4%	7,6%	29 379	7,6%
Należności z tytułu podatku dochodowego	1 304	-	-	0,0%	-	1 304	-
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	87	25 057	301 818	0,0%	0,5%	-24 970	-99,7%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	19 716	4 985	24 921	0,4%	0,1%	14 731	295,5%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	611 990	84 097	381 420	11,0%	1,7%	527 893	627,7%
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	6 000	44 061	17 560	0,1%	0,9%	-38 061	-86,4%
Aktywa obrotowe razem	1 112 405	603 171	1 224 649	20,0%	11,9%	509 234	84,4%
Aktywa razem	5 553 725	5 061 316	5 354 136	100,0%	100,0%	492 409	9,7%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Aktywa trwałe

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę aktywów trwałych w 2015 r. oraz w 2016 r.

Rysunek 24 Struktura aktywów trwałych PKP CARGO S.A. w 2015 r. i 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne

* Pozycja pozostałe zawiera: aktywa niematerialne, pozostałe długoterminowe aktywa finansowe, pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe, aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego, inne środki trwałe i środki trwałe w budowie

Największy udział w strukturze aktywów trwałych posiadają środki transportu, które stanowią 67,3% struktury aktywów trwałych w 2016 roku. W porównaniu do roku poprzedniego udział środków transportu wzrósł o 0,9 p.p. Wśród pozostałych znaczących pozycji wyróżnić można inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach z 16,6% udziałem w 2016 r. w porównaniu do 16,5% udziału w 2015 r., grunty oraz budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej z 11,1% udziałem w 2016 r. w porównaniu do 11,5% udziału w 2015 r. Pozostałe pozycje: urządzenia techniczne i maszyny oraz pozostałe stanowią w 2016 r. 5,0% udziału.

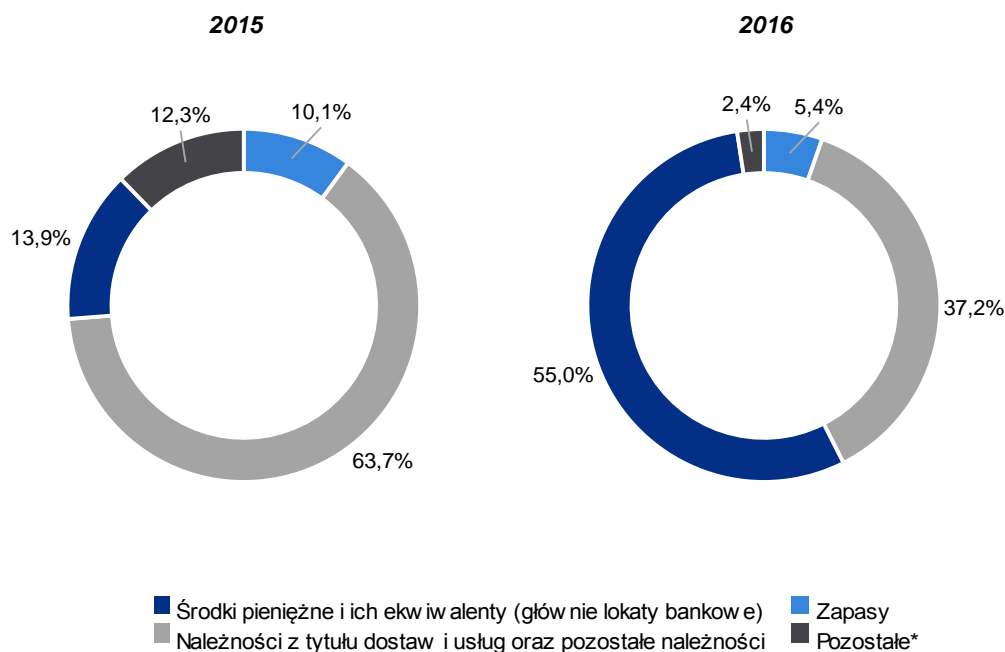
Największy udział w sumie bilansowej mają rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły na koniec 2016 r. 64,1% sumy aktywów wobec 70,4% na koniec 2015 r. Dominujący udział w strukturze aktywów trwałych posiadają środki transportu (głównie lokomotywy i wagony) o wartości na koniec 2016 r. 2 989,0 mln zł (wyższej o 28,6 mln zł, tj. o 1,0% r/r) i które na koniec 2016 r. stanowiły 83,9% rzeczowych aktywów trwałych wobec 83,1% na koniec 2015 r. Na wzrost wartości środków transportu wpływ miały zakup 12 szt. lokomotyw wielosystemowych, naprawy okresowe i przeglądy okresowe taboru, modernizacja taboru oraz przeklasyfikowanie z aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży z powodu braku popytu ze strony rynku. Szczegóły zaprezentowano w Notach 11 i 24 JSF.

Z pozostałych zmian jakie zaszły w pozycji rzeczowych aktywów trwałych największe ruchy na aktywach wystąpiły w przypadku budynków, lokali i obiektów inżynierii lądowej i wodnej, a także w urządzeniach i maszynach, pozycje te zanotowały spadek odpowiednio o 22,4 mln zł r/r i o 7,7 mln zł r/r. Zasadniczą przyczyną zmniejszenia się wartości tych aktywów były koszty amortyzacji oraz brak większych inwestycji. Szczegóły zaprezentowano w Nocie 11 JSF. Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe zmniejszyły w 2016 r. swoją wartość w odniesieniu do roku ubiegłego o 10,8 mln zł, tj. o 56,9% r/r i wynikało to w głównej mierze z przeklasyfikowania zaliczek na zakup niefinansowych aktywów trwałych dotyczących głównie lokomotyw wielosystemowych na nakłady inwestycyjne. Spadek aktywów niematerialnych o 8,5 mln zł, tj. o 14,3% r/r spowodowany był relatywnie niskimi nakładami inwestycyjnymi.

Aktywa obrotowe

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę aktywów obrotowych w 2015 r. oraz w 2016 r.

Rysunek 25 Struktura aktywów obrotowych PKP CARGO S.A. w 2015 r. i 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne

* Pozycja pozostałe zawiera: należności z tytułu podatku dochodowego, pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe, pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe oraz aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży

W 2016 r. największy udział w strukturze aktywów obrotowych posiadały środki pieniężne i ich ekwiwalenty (głównie lokaty bankowe), tj. 55,0% i w porównaniu do 2015 r. udział ten był wyższy o 41,1 p.p. Drugą największą pozycję w aktywach obrotowych w 2016 r. stanowiły należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności 37,2% (w 2015 r. 63,7%). Pozostałe pozycje: zapasy oraz pozostałe razem wyniosły 7,8% w 2016 r. wobec 22,4% w 2015 r.

Aktywa obrotowe zwiększyły się na koniec 2016 r. o 509,2 mln zł, tj. o 84,4% r/r w stosunku do stanu na koniec 2015 r. w tym środki pieniężne i ich ekwiwalenty (głównie lokaty bankowe) o 527,9 mln zł, tj. o 627,7% r/r na co wpłynęło zaciągnięcie kredytów bankowych, koniecznych do sfinansowania planowanych w Spółce inwestycji w tabor kolejowy. Są to głównie naprawy i przeglądy okresowe wynikające z określonych w DSU cykli oraz planowanych wielkości przewozów. W związku z powyższym w 2017 r. przewiduje się odnowienie znacznej części Świadectw Sprawności Technicznej posiadanego przez Spółkę taboru. Poziom środków pieniężnych na koniec 2016 r. w pełni zabezpiecza ogólnokorporacyjne potrzeby Spółki.

W ramach aktywów obrotowych zwiększenie odnotowano również w pozycji należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności o 29,4 mln zł, tj. o 7,6% r/r. Spowodowane było to spadkiem aktywności gospodarczej niektórych podmiotów z którymi współpracuje Spółka i wydłużeniem terminów płatności oraz wyższym poziomem przychodów pod koniec 2016 r. w stosunku do 2015 r. Ponadto odnotowany został wzrost pozostałych krótkoterminowych aktywów niefinansowych o 14,7 mln zł, tj. o 295,5% r/r co związane było przede wszystkim z przedpłatą na zakup energii elektrycznej w kwocie 14,7 mln zł.

Największe spadki w aktywach obrotowych zanotowano w pozycji aktywów trwałych klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży o 38,1 mln zł, tj. o 86,4% r/r. W związku z niskimi cenami złomu utrzymującymi się w I poł. 2016 r., środki transportu (głównie lokomotywy i wagony) zostały przeklasyfikowane z ww. pozycji aktywów do rzeczowych aktywów trwałych w kwocie 33,1 mln zł, (szczegółowo opisane w Nocie 24 JSF). Ponadto nastąpił spadek pozostałych krótkoterminowych aktywów finansowych o 25,0 mln zł, tj. o 99,7% r/r, głównie w wyniku spadku poziomu cash pooling'u o 25,1 mln zł oraz spadek poziomu zapasów o 1,0 mln zł, tj. o 1,7% r/r.

W tabeli poniżej przedstawiono wskaźniki rotacji zapasów w dniach.

Tabela 29 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2014 – 2016

Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016-2015	Tempo zmian 2016/2015
Wskaźnik rotacji zapasów*	110,6	87,1	77,5	23,5	27,0%

Źródło: Opracowanie własne

* wskaźnik wyliczony dla ilości dni i zużycia narastająco od początku roku sprawozdawczego

Wykonanie wskaźnika zapasu netto na koniec 31.12.2016 r. wyniósł 110,6 dni - w porównaniu do stanu na dzień 31.12.2015 r. wzrósł o 23,5 dnia, przy:

- zapasie materiałów na poziomie 59,7 mln zł;
- wartości netto sprzedanych materiałów w wysokości 7,7 mln zł;
- zużyciu materiałów łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników w wysokości 186,7 mln zł⁴¹.

Wzrost wskaźnika nastąpił z uwagi na zmniejszone o 23,8% zużycie materiałów przy równocześnie zmniejszonym o 1,7% zapasie netto materiałów. Zużycie materiałów w 2015 r. wyniosło 245,1 mln zł, natomiast w 2016 r. 186,7 mln zł.

Poziom zapasów dostosowany jest głównie do wielkości prowadzonej działalności utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego. Szczegóły dotyczące zmian wielkości zapasów opisano w Nocie 19 JSF.

⁴¹ Zużycie materiałów – obejmujące zużycie materiałów na OPEX, CAPEX, zużycie paliwa i świadczenia na rzecz pracowników

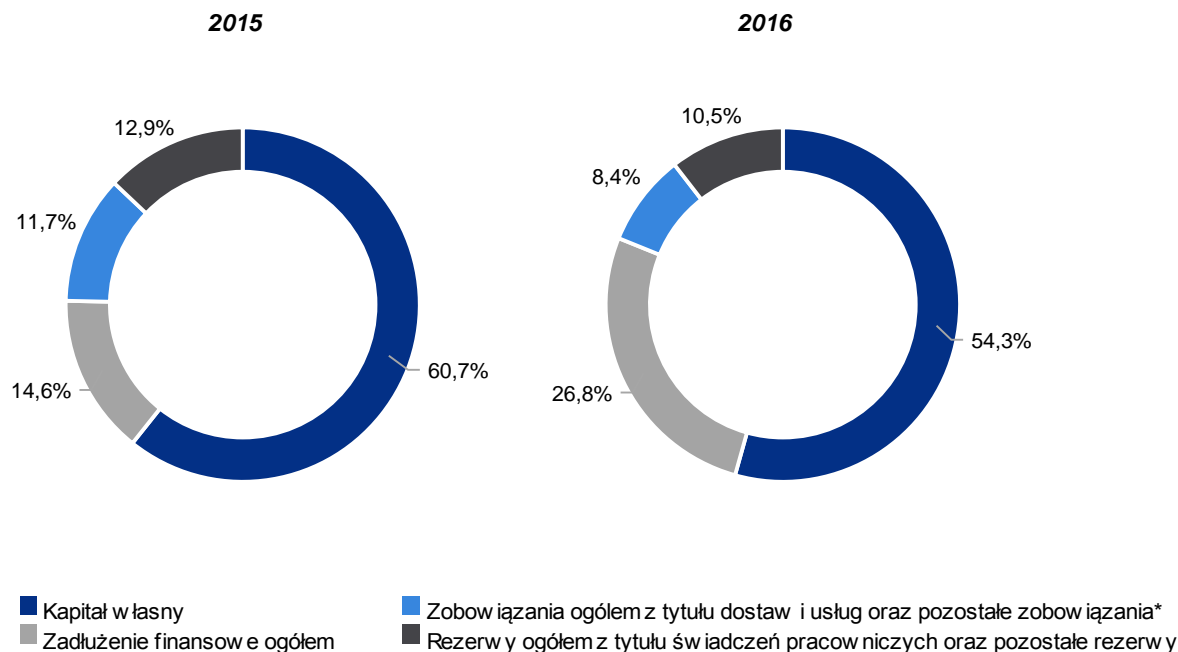
PASYWA

Tabela 30 Analiza pozioma i pionowa pasywów PKP CARGO S.A. (tys. zł)

	Stan na	Stan na	Stan na	Struktura pasywów		Zmiana	Tempo
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2016	31/12/2015	2016 - 2015	2016/2015
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA							
Kapitał własny							
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	2 239 346	40,3%	44,2%	0	0,0%
Kapitał zapasowy	589 202	589 202	584 513	10,6%	11,6%	0	0,0%
Pozostałe składniki kapitału własnego	18 415	3 726	-36 572	0,3%	0,1%	14 689	394,2%
Zyski zatrzymane	171 477	240 042	469 032	3,1%	4,7%	-68 565	-28,6%
Razem kapitał własny	3 018 440	3 072 316	3 256 319	54,3%	60,7%	-53 876	-1,8%
Zobowiązania długoterminowe							
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	1 170 224	459 305	206 112	21,1%	9,1%	710 919	154,8%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	36 159	75 333	114 027	0,7%	1,5%	-39 174	-52,0%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	582	22 389	67 938	0,0%	0,4%	-21 807	-97,4%
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	473 965	549 280	637 783	8,5%	10,9%	-75 315	-13,7%
Pozostałe rezerwy długoterminowe	16 455	16 209	8 416	0,3%	0,3%	246	1,5%
Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe	-	27 696	-	-	0,5%	-27 696	-
Zobowiązania długoterminowe razem	1 697 385	1 150 212	1 034 276	30,6%	22,7%	547 173	47,6%
Zobowiązania krótkoterminowe							
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	178 170	129 914	87 971	3,2%	2,6%	48 256	37,1%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	43 176	48 914	120 505	0,8%	1,0%	-5 738	-11,7%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	465 411	568 085	457 602	8,4%	11,2%	-102 674	-18,1%
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	80 524	81 581	318 600	1,4%	1,6%	-1 057	-1,3%
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	11 640	8 256	17 414	0,2%	0,2%	3 384	41,0%
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	58 979	10	59 393	1,1%	0,0%	58 969	589690,0%
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	-	2 028	2 056	-	0,0%	-2 028	-
Zobowiązania krótkoterminowe razem	837 900	838 788	1 063 541	15,1%	16,6%	-888	-0,1%
Zobowiązania razem	2 535 285	1 989 000	2 097 817	45,7%	39,3%	546 285	27,5%
Pasywa razem	5 553 725	5 061 316	5 354 136	100,0%	100,0%	492 409	9,7%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Rysunek 26 Struktura pasywów PKP CARGO S.A. w 2015 r. i 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne

* Pozycja zobowiązania ogółem z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania zawiera również zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego

W 2016 r. największy udział w strukturze pasywów posiadał kapitał własny, tj. 54,3%. W porównaniu do 2015 r. udział ten był niższy o 6,4 p.p. Drugą największą pozycję w 2016 r. stanowiło zadłużenie finansowe, którego udział w strukturze pasywów wyniósł 26,8%, tj. jego udział wzrósł w porównaniu do roku ubiegłego o 12,2 p.p. głównie z powodu zaciągnięcia kredytu bankowego, który również przyczynił się do wzrostu stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów (głównie lokat bankowych). Pozostałe pozycje: zobowiązania ogółem z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania, rezerwy ogółem z tytułu świadczeń pracowniczych stanowiły odpowiednio 8,4% oraz 10,5%, natomiast w ubiegłym roku odpowiednio 11,7% oraz 12,9%.

Kapitały własne

Na koniec w 2016 r. kapitały własne wyniosły 3 018,4 mln zł i były niższe o 53,9 mln zł, tj. o 1,8% r/r w porównaniu do stanu na koniec 2015 r. Na spadek poziomu kapitału własnego wpłynęło zmniejszenie zysków zatrzymanych o 68,6 mln zł, tj. o 28,6% r/r, głównie z powodu zanotowania ujemnego wyniku finansowego za 2016 r. Pozostałe składniki kapitału własnego wzrosły w porównaniu ze stanem na koniec 2015 r. o 14,7 mln zł, tj. o 394,2% r/r.

Zobowiązania długoterminowe

Zobowiązania długoterminowe na koniec 2016 r. wzrosły o 547,2 mln zł, tj. o 47,6% wobec stanu na dzień 31.12.2015 r. Długoterminowe kredyty i pożyczki wzrosły o 710,9 mln zł, tj. o 154,8% r/r co ma związek zaciągnięciem przez Spółkę kredytów inwestycyjnych. Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych zmniejszyły się o 75,3 mln zł, tj. o 13,7% r/r, głównie z powodu rozwiązania rezerw pracowniczych w związku ze zmianą stopy dyskonta, ze zmianami w prawie dotyczącymi podniesienia płacy minimalnej oraz skróceniem wieku emerytalnego dla kobiet i mężczyzn (głównie zmiany na rezerwach z tytułu nagród jubileuszowych i odpraw pośmiertnych). Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu spadły o 39,2 mln zł, tj. o 52,0% r/r z powodu sukcesywnej spłaty tego rodzaju finansowania. Niższe pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe o 27,7 mln zł wynikały z przeklasyfikowania zobowiązań netto z tytułu opcji put i call na udziały niedające kontroli w AWT w całości do zobowiązań krótkoterminowych. Na spadek długoterminowych zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań o 21,8 mln zł, tj. o 97,4% r/r wpłynęło głównie przeklasyfikowanie zobowiązań wynikających z modernizacji taboru do zobowiązań krótkoterminowych wynikających z terminowych spłat zobowiązań.

Zobowiązania krótkoterminowe

Zobowiązania krótkoterminowe spadły na koniec 2016 r. w porównaniu do stanu na koniec 2015 r. o 0,9 mln zł, tj. o 0,1%. Największe zmiany odnotowano w pozycjach:

- krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki – wzrost o 48,3 mln zł, tj. o 37,1% r/r, w wyniku udzielonych Spółce kredytów
- pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe – wzrost o 59,0 mln zł, głównie z powodu zobowiązania netto z tytułu opcji put i call na udziały niedające kontroli w AWT w kwocie 39,8 mln zł, ponadto część tej kwoty stanowi przeklasyfikowanie z zobowiązań długoterminowych do krótkoterminowych oraz zobowiązań z tytułu cash pooling w kwocie 19,2 mln zł.
- krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania – spadek o 102,7 mln zł, tj. o 18,1% r/r, głównie z tytułu dostaw i usług o 45,7 mln zł, tj. o 18,1% r/r, do czego przyczynił się spadek przewozów towarowych, drugą znaczącą pozycją przyczyniającą się do spadku zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań był spadek zobowiązań z tytułu Programu Dobrowolnych Odejść o 47,4 mln zł w wyniku wypłaty drugiej transzy dla pracowników biorących udział w PDO I i PDO II.

5.1.3. Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.

W tabeli poniżej zaprezentowano podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016

Tabela 31 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016

Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana	
				2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	237 526	325 876	462 459	-88 350	-27,1%
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-440 642	-584 858	-208 082	144 216	-
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	731 009	-38 341	-102 189	769 350	-
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	527 893	-297 323	152 188	825 216	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	84 097	381 420	229 232	-297 323	-78,0%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	611 990	84 097	381 420	527 893	627,7%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej

W 2016 r. przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej wyniosły 237,5 mln zł przy 325,9 mln zł w 2015 r. Prezentowane przepływy osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie -70,7 mln zł oraz amortyzacji rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych i utracie wartości aktywów w wysokości 474,8 mln zł. Ze zmian w kapitale obrotowym największe saldo zanotowano na zobowiązaniach z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązaniach, które uległo zmniejszeniu o 89,5 mln zł. Spadek wynikał głównie ze zmniejszenia bilansowej wartości zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań zarówno długoterminowych, jak i krótkoterminowych o 124,5 mln zł, przy wzroście zobowiązań z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych o 35,0 mln zł. Na poziom środków pieniężnych z działalności operacyjnej negatywny wpływ miał wzrost należności o 30,2 mln zł, głównie należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności długo- i krótkoterminowych w kwocie 29,4 mln zł.

Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej

W 2016 r. środki pieniężne netto wykorzystane w związku z działalnością inwestycyjną wyniosły -440,6 mln zł wobec -584,9 mln zł w roku poprzednim. Na środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej wpływ głównie miały poczynione inwestycje w tabor w szczególności zakup 12 szt. lokomotyw wielosystemowych na co Spółka w 2016 r. wydała 187,1 mln zł. Do dostarczenia Spółce pozostało jeszcze 3 szt. lokomotyw, które będą dostarczone w 2017 r. Ważnymi inwestycjami Spółki są także inwestycje w istniejący tabor: naprawy okresowe (NO) oraz przeglądy okresowe (P3) w kwocie 185,0 mln zł. Naprawy okresowe (NO) oraz przeglądy okresowe (P3) pozwalają uzyskać lub odpowiednio przedłużyć Świadectwo Sprawności

Technicznej, dzięki temu tabor, który wykorzystuje Spółka może być dopuszczony do ruchu. Istotnym wydatkiem Spółki w 2016 r. były modernizacje lokomotyw w kwocie 35,4 mln zł. Modernizacje pozwalają na przedłużenie żywotności lokomotywy poprzez wymianę silnika na nowy oraz przyczyniają się do spadku ilości zużywanego paliwa w pracy pociągowej nawet o 40%. Spółka uzyskała w 2016 r. dodatkowo wpływy z tytułu zbycia rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży w kwocie 6,4 mln zł oraz z tytułu otrzymanych dywidend od spółek zależnych w kwocie 19,5 mln zł.

Przepływy pieniężne z działalności finansowej

Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej w 2016 r. wyniosły 731,0 mln zł wobec -38,3 mln zł w 2015 r. Z tytułu zaciągniętych kredytów w 2016 r. osiągnięto wpływy w wysokości 884,5 mln zł, przy 424,8 mln zł w 2015 r. W 2016 r. suma wydatków pieniężnych z tytułu leasingów oraz spłat kredytów i pożyczek wraz z odsetkami wyniosła 199,4 mln zł, wobec 269,4 mln zł w 2015 r. Dodatkowo istotną pozycją w 2016 r. zwiększającą stan środków pieniężnych netto z działalności finansowej był wpływ w ramach cash pooling w wysokości 44,3 mln zł.

5.1.4. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A.

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016

Tabela 32 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015	2014	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Marża EBITDA ¹	13,7%	12,9%	11,4%	0,7 p.p.	5,6%
2	Marża wyniku netto ²	-2,1%	-3,2%	1,9%	1,1 p.p.	-35,0%
3	Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	2,0	1,4	-0,2	0,6	41,7%
4	ROA ⁴	-1,2%	-2,3%	1,4%	1 p.p.	-45,2%
5	ROE ⁵	-2,3%	-3,7%	2,3%	1,4 p.p.	-38,8%
6	Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	249,5	240,6	243,9	8,9	3,7%
7	Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1502,0	1523,0	1481,0	-21,0	-1,4%
8	Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	15,1	15,2	15,4	-0,1	-0,7%
9	Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	1516,3	1553,8	1307,2	-37,5	-2,4%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 33 Skorygowane wybrane wskaźniki finansowe PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2016

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015 skorygowane**	2014 skorygowane*	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Marża EBITDA ¹	13,7%	14,7%	18,0%	-1,1 p.p.	-7,4%
2	Marża wyniku netto ²	-2,1%	2,3%	7,3%	-4,4 p.p.	-190,8%
3	Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	2,0	1,2	-0,1	0,8	61,6%
4	ROA ⁴	-1,2%	1,6%	5,3%	-2,8 p.p.	-176,5%
5	ROE ⁵	-2,3%	2,7%	8,7%	-4,9 p.p.	-185,5%

Źródło: Opracowanie własne

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I PDO w kwocie 257,1 mln zł;

** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł

Korekta dotyczy wyłącznie danych ze Sprawozdania z Całkowitych Dochodów.

1. Obliczony jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację i odpisy aktualizujące przez łączne przychody z działalności operacyjnej
2. Obliczony jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej
3. Obliczony jako iloraz zadłużenia finansowego netto (stanowiącego sumę (i) długoterminowych kredytów i pożyczek bankowych; (ii) krótkoterminowych kredytów i pożyczek bankowych, (iii) zobowiązań długoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; (iv) zobowiązań krótkoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; (v) pozostałych krótkoterminowych zobowiązań finansowych oraz (vi) pozostałych długoterminowych zobowiązań finansowych, pomniejszoną o (i) środki pieniężne i ich ekwiwalenty; oraz (ii) pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe) i EBITDA za ostatnie 12 miesięcy (wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu aktualizacji wartości).
4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
5. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
6. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy PKP CARGO S.A. w danym okresie) i pojazdodob (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)
7. 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).
8. Obliczona jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów PKP CARGO S.A. w danym okresie) i pojazdodob (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
9. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez Spółkę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w PKP CARGO S.A. w danym okresie.

W 2016 r. kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy wyższe niż w analogicznym okresie roku ubiegłego z przyczyn opisanych powyżej. Natomiast pogorszeniu uległ wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA, który wzrósł z poziomu 1,4 na koniec 2015 r. do poziomu 2,0 na koniec 2016 r. Przyczyną pogorszenia wskaźnika jest zwiększone wydatkowanie środków pieniężnych związane z inwestycjami w szczególności z zakupem lokomotyw wielosystemowych.

Prezentowana korekta wyników (dotycząca 2015 r.) powoduje pogorszenie osiąganych wskaźników (marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE) względem skorygowanych wartości z 2015 r. Jest to w dużej mierze wynikiem wystąpienia w 2015 r. zdarzeń jednorazowych: II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz odpisu aktualizującego wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł.

W 2015 r. średniodobowy przebieg lokomotyw wynosił 240,6 km/dobę. W 2016 r. wielkość ta uległa zwiększeniu o 8,9 km/dobę, przyjmując poziom 249,5 km/dobę. Nastąpił zatem wzrost średniodobowego przebiegu o 3,7%. Poprawa wskaźnika wynika z optymalizacji procesu przewozowego.

Nastąpiło obniżenie średniej masy brutto pociągu na lokomotywę z 1523,0 ton (2015 r.) do 1502,0 ton (2016 r.). Zatem nastąpił spadek o 21,0 ton (spadek średniej masy prowadzonych pociągów o 1,4%). Wielkość ta uległa zmniejszeniu z powodu spadku przewozów.

W 2015 r. średniodobowy czas pracy lokomotyw wynosił 15,2 godz./dobę. W 2016 r. wielkość ta uległa zmniejszeniu o 0,1 godz./dobę przyjmując poziom 15,1 godz./dobę. Nastąpiło zatem skrócenie średniego czasu pracy lokomotyw o 0,7%. Pogorszenie wskaźnika jest efektem realizacji procesu przewozowego przy wysokim poziomie zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK oraz niższych przewozów.

Wskaźnik pracy przewozowej na zatrudnionego w 2016 r. był niższy w porównaniu do roku 2015 o 2,4%, na co wpłynął przede wszystkim spadek pracy przewozowej o 7% r/r, przy spadku zatrudnienia o 4,3% r/r.

5.2. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

5.2.1. Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO

Dnia 28 maja 2015 r. Jednostka dominująca nabyła 80% udziałów AWT B.V. Z uwagi na fakt, iż dane AWT są konsolidowane od daty nabycia, skonsolidowane dane za 2016 r. uwzględniają wyniki finansowe Grupy AWT za cały ten okres, natomiast dane finansowe za 2015 r. zostały zaprezentowane z udziałem Grupy AWT od dnia 28 maja 2015 r.

Analiza podstawowych wielkości ekonomiczno-finansowych Grupy PKP CARGO przedstawiona w niniejszym rozdziale uwzględnia prezentacyjną korektę danych w 2016 r. i w 2015 r. Dane finansowe w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis aktualizujący należności od OKD w wysokości 72,7 mln zł (opisany w Nocie 19 SSF) oraz odpis wynikający z przeprowadzonego testu na utratę wartości aktywów trwałych wchodzących w skład Grupy AWT w kwocie 34,1 mln zł, (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 r. w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w Nocie 12.1. SSF, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczony z tytułu odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości AWT w kwocie 6,5 mln zł oraz podatek odroczony z tytułu odpisu aktualizującego należności od OKD w kwocie 8,0 mln zł, zmiana wartości odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów oraz odpisu wartości należności prezentowana w SSF jest związana ze zmianą kursów walutowych przyjętych do przeliczeń odpisów na złote. Dane fina006Esowe w 2015 r. prezentacyjne skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł, koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczony z tytułu PDO II w kwocie 13,3 mln zł, podatek odroczony od utraty wartości aktywów trwałych i klasyfikowanych jako przeznaczonych do sprzedaży w kwocie 33,9 mln zł, natomiast od zysku z tytułu okazjonalnego nabycia AWT nie uwzględniono podatku odroczonego

W 2016 r. Grupa PKP CARGO przewiozła 111,5 mln ton ładunków (tj. o 4% mniej niż w 2015 r.) i wykonała pracę przewozową na poziomie 28,5 mld tkm (tj. o 4% mniej niż w 2015 r.), co zostało szczegółowo opisane w rozdziale „Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO”.

Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w 2016 r. spadły o 3,1% r/r, a koszty działalności operacyjnej wzrosły o 1,0% r/r. Wynik na działalności operacyjnej oraz wynik netto Grupy w 2016 r. wyniósł odpowiednio -132,1 mln zł oraz -133,8 mln zł. Poziom przychodów i kosztów z działalności operacyjnej w 2016 r. wynikał w istotnej mierze z włączenia do konsolidacji AWT oraz zaistnieniem zdarzeń jednorazowych, co szczegółowo zostało opisane w komentarzach znajdujących się pod tabelami. Skorygowane przychody z działalności operacyjnej Grupy spadły o 0,1% r/r (korekta o zysk z tytułu okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł w 2015 r.). Skorygowane koszty działalności operacyjnej wzrosły o 4,4% r/r (korekta o PDO II w kwocie 70,2 mln zł oraz korekta o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczonych do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł w 2015 r., odpis aktualizujący należności od OKD w wysokości 72,7 mln zł oraz odpis wynikający z przeprowadzonego testu na utratę wartości aktywów trwałych wchodzących w skład Grupy AWT w kwocie 34,1 mln zł (odpis uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 r. w wysokości 0,9 mln zł) – obu korekt dokonano w 2016 r. Wzrost kosztów w Grupie w głównej mierze wynikał z włączenia do konsolidacji AWT. Utrzymujące się przychody na relatywnie stałym poziomie oraz włączenie do konsolidacji AWT spowodowało spadek skorygowanego wyniku.

Szczegóły w zakresie poszczególnych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów przedstawiono w dalszej części niniejszego rozdziału. W poniższych tabelach przedstawiono wyniki Grupy PKP CARGO oraz skorygowane wyniki Grupy PKP CARGO od 2014 do 2016 r.

Tabela 34 Wyniki Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015 (przekształcone*)	2014	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Razem przychody z działalności operacyjnej	4 411 269	4 554 133	4 274 335	-142 864	-3,1%
2	Razem koszty działalności operacyjnej	4 543 340	4 498 222	4 153 408	45 118	1,0%
3	Wynik na działalności operacyjnej	-132 071	55 911	120 927	-187 982	-
4	Marża EBIT	-3,0%	1,2%	2,8%	-4,2 p.p.	-
5	Marża EBITDA	11,1%	15,5%	11,8%	-4,4 p.p.	-28,3%
6	Przychody finansowe	38 925	14 723	33 812	24 202	164,4%
7	Koszty finansowe	61 239	66 397	62 099	-5 158	-7,8%
8	Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	3 461	4 416	881	-955	-21,6%
9	Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostkach wycenianych metodą praw własności	-	1 865	-	-1 865	-100,0%
10	Wynik przed opodatkowaniem	-150 924	10 518	93 521	-161 442	-
11	Marża wyniku brutto	-3,4%	0,2%	2,2%	-3,7 p.p.	-
12	Podatek dochodowy	-17 152	-19 563	15 239	2 412	-
13	WYNIK NETTO	-133 772	30 081	78 282	-163 853	-
14	Marża wyniku netto	-3,0%	0,7%	1,8%	-3,7 p.p.	-

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6 SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

Tabela 35 Skorygowane wyniki Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2016 skorygowane****	2015 skorygowane*** (przekształcone*)	2014 skorygowane**	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Razem przychody z działalności operacyjnej	4 411 269	4 416 355	4 274 335	-5 085	-0,1%
2	Razem koszty działalności operacyjnej	4 436 562	4 249 384	3 888 077	187 178	4,4%
3	Wynik na działalności operacyjnej	-25 293	166 970	386 258	-192 263	-
4	Marża EBIT	-0,6%	3,8%	9,0%	-4,4 p.p.	-
5	Marża EBITDA	12,7%	14,4%	18,0%	-1,7 p.p.	-11,7%
6	Przychody finansowe	38 925	14 723	33 812	24 202	164,4%
7	Koszty finansowe	61 239	66 397	62 099	-5 158	-7,8%
8	Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	3 461	4 416	881	-955	-21,6%
9	Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostkach wycenianych metodą praw własności	-	1 865	-	-1 865	-100,0%
10	Wynik przed opodatkowaniem	-44 146	121 578	358 852	-165 724	-
11	Marża wyniku brutto	-1,0%	2,8%	8,4%	-3,8 p.p.	-
12	Podatek dochodowy	-2 676	27 716	65 652	-30 392	-
13	WYNIK NETTO	-41 470	93 861	293 200	-135 330	-
14	Marża wyniku netto	-0,9%	2,1%	6,9%	-3,1 p.p.	-

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6 SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

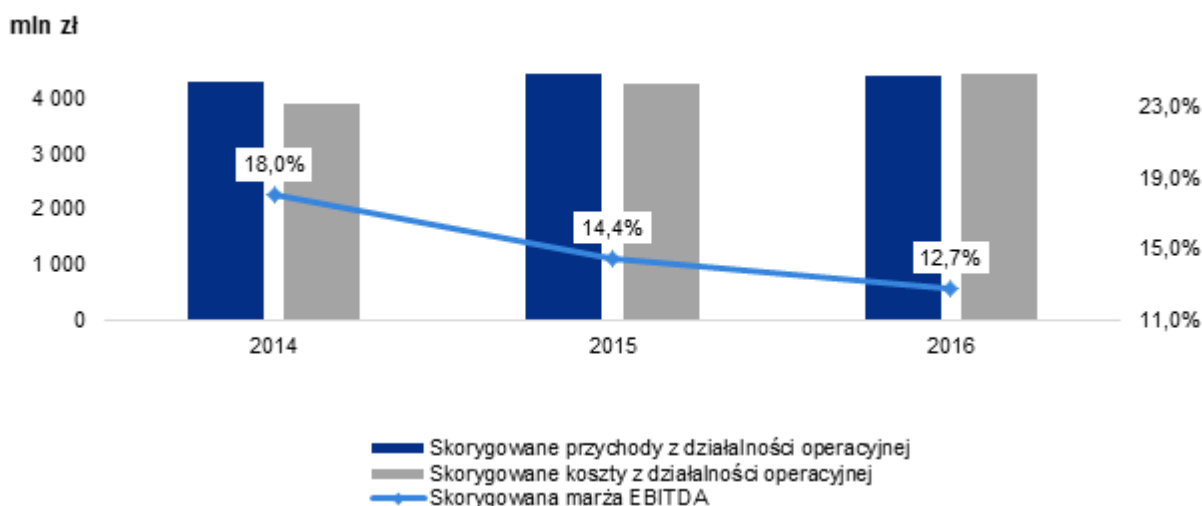
** dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczony z tytułu PDO I w kwocie 50,4 mln zł

*** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczony z tytułu PDO II w kwocie 13,3 mln zł, podatek odroczony od utraty wartości aktywów trwałych i klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 33,9 mln zł, natomiast od zysku z tytułu okazjonalnego nabycia AWT nie uwzględniono podatku odroczonego

**** dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w Nocie 12.1. SSF oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 mln zł (opisany w Nocie 19 SSF), dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczony z tytułu odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości AWT w kwocie 6,5 mln zł oraz podatek odroczony z tytułu odpisu aktualizującego należności od OKD w kwocie 8,0 mln zł, zmiana wartości odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów oraz odpisu wartości należności prezentowana w SSF jest związana ze zmianą kursów walutowych przyjętych do przeliczeń odpisów na złote

Na poniższym rysunku zaprezentowano skorygowaną marżę EBITDA na tle wybranych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów Grupy za lata 2014 – 2016

Rysunek 27 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Grupy za lata 2014 – 2016 *



Źródło: Opracowanie własne

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł

dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w Nocie 12.1. SSF oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 mln zł (opisany w Nocie 19 SSF)

Przychody z działalności operacyjnej

Tabela 36 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015 (przekształcone*)	2014	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych	4 341 874	4 330 336	4 162 171	11 538	0,3%
1.1	Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	3 612 728	3 727 552	3 791 533	-114 825	-3,1%
2	Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	30 085	33 132	54 902	-3 047	-9,2%
3	Pozostałe przychody operacyjne	39 310	190 665	57 262	-151 356	-79,4%
4	Razem przychody z działalności operacyjnej	4 411 269	4 554 133	4 274 335	-142 864	-3,1%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6 SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

Tabela 37 Skorygowane przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015 skorygowane** (przekształcone*)	2014	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych	4 341 874	4 330 336	4 162 171	11 538	0,3%
1.1	Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	3 612 728	3 727 552	3 791 533	-114 825	-3,1%
2	Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	30 085	33 132	54 902	-3 047	-9,2%
3	Pozostałe przychody operacyjne	39 310	52 886	57 262	-13 577	-25,7%
4	Razem przychody z działalności operacyjnej	4 411 269	4 416 354	4 274 335	-5 084	-0,1%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6 SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł

W całkowitych przychodach z działalności operacyjnej Grupy największy udział stanowią przychody ze sprzedaży usług (98,4% w 2016 r. przy 95,1% w 2015 r.). Przychody ze sprzedaży usług obejmują głównie: przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych, przychody z pozostałej działalności transportowej, przychody bocznicowe i trakcyjne, przychody przeładunkowe, naprawy taboru, rekultywacja, sprzedaż wyrobów gotowych oraz pozostałe przychody, które głównie obejmują: przychody z tytułu wynajmu składników majątku, przychody z tytułu usług agencji celnych i granicznej obsługi spedycyjnej, przychody z tytułu sprzedaży wyrobów gotowych oraz przychody z tytułu napraw taboru. Pozostałą część przychodów z działalności operacyjnej Grupy stanowią przychody ze sprzedaży towarów i materiałów, które obejmują, m.in. sprzedaż złomu stalowego i żeliwnego, jak również pozostałe przychody operacyjne obejmujące m. in. zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych, zmianę stanu odpisów aktualizujących należności i odsetki od należności, otrzymane kary i odszkodowania, dodatnie różnice kursowe netto od należności i zobowiązań handlowych, rozwiązania pozostałych rezerw oraz zdarzenie jednorazowe w 2015 r. tj. zysk z okazjonalnego nabycia AWT.

Spadek przychodów z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych o 3,1% r/r do poziomu 3 612,7 mln zł wynikał z niższych przewozów. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy zostały opisane w rozdziale 4.2.5 „Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO”. Przychody ze sprzedaży usług poza przewozowych wzrosły o 21,0% r/r do poziomu 729,1 mln zł, przy czym najistotniejsze wzrosty odnotowano na pozycjach przychodów przeładunkowych, przychodów bocznicowych i trakcyjnych oraz przychodów z pozostałej działalności transportowej głównie w wyniku włączenia do konsolidacji AWT.

Spadek przychodów z tytułu sprzedaży towarów i materiałów o 3,0 mln zł (tj. o 9,2% r/r), był spowodowany spadkiem cen złomu w I półroczu 2016 r., co przełożyło się na podjęcie decyzji o odłożeniu w czasie złomowania większej ilości zużytego taboru przez część spółek zależnych (głównie AWT) oraz zaprzestanie przewozów i sprzedaży piasku podsadzkowego dla Polskiej Grupy Górniczej przez spółkę PKP CARGOSERVICE Sp. z o.o.

Pozostałe przychody operacyjne zmniejszyły się o 151,4 mln zł, tj. o 79,4% r/r. Przyczyną tak dużego spadku w 2016 r. było zaistnienie w 2015 r. zdarzenia jednorazowego, tj. uwzględnienia w przychodach z działalności operacyjnej zysku z tyt. okazjonalnego nabycia AWT. Pozostałe istotne zmiany odnotowano na następujących pozycjach: spadek przychodów z tytułu otrzymanych kar i odszkodowań o 8,5 mln zł, tj. o 37,0% r/r, spadek przychodów z tytułu rozwiązania rezerwy na karę UOKiK o 4,0 mln zł, tj. o 91,9% r/r, spadek przychodów z tytułu rozwiązania pozostałych rezerw o 7,4 mln zł, tj. o 77,3% r/r, przy wzroście zysku ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych o 4,7 mln zł, tj. o 220,2% r/r.

Koszty działalności operacyjnej

Tabela 38 Koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015 (przekształcone*)	2014	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Amortyzacja i odpisy aktualizujące	621 592	648 982	382 791	-27 390	-4,2%
2	Zużycie materiałów i energii	675 000	696 994	594 010	-21 994	-3,2%
3	Usługi obce	1 573 059	1 501 160	1 315 778	71 898	4,8%
4	Podatki i opłaty	36 256	38 597	40 759	-2 341	-6,1%
5	Koszty świadczeń pracowniczych	1 442 301	1 484 764	1 698 873	-42 463	-2,9%
6	Pozostałe koszty rodzajowe	55 494	53 854	43 955	1 640	3,0%
7	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	22 066	25 654	38 203	-3 588	-14,0%
8	Pozostałe koszty operacyjne	117 572	48 217	39 039	69 356	143,8%
9	Razem koszty działalności operacyjnej	4 543 340	4 498 222	4 153 408	45 118	1,0%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6 SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

Tabela 39 Skorygowane koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2016 skorygowane****	2015 skorygowane*** (przekształcone*)	2014 skorygowane**	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Amortyzacja i odpisy aktualizujące	587 475	470 323	382 791	117 152	24,9%
2	Zużycie materiałów i energii	675 000	696 994	594 010	-21 994	-3,2%
3	Usługi obce	1 573 059	1 501 160	1 315 778	71 898	4,8%
4	Podatki i opłaty	36 256	38 597	40 759	-2 341	-6,1%
5	Koszty świadczeń pracowniczych	1 442 301	1 414 585	1 433 543	27 716	2,0%
6	Pozostałe koszty rodzajowe	55 494	53 854	43 955	1 640	3,0%
7	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	22 066	25 654	38 203	-3 588	-14,0%
8	Pozostałe koszty operacyjne	44 912	48 217	39 039	-3 305	-6,9%
9	Razem koszty działalności operacyjnej	4 436 562	4 249 384	3 888 077	187 178	4,4%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6 SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

** dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł

*** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł

**** dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w Nocie 12.1. SSF oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 mln zł (opisany w Nocie 19 SSF)

W 2016 r. koszty działalności operacyjnej Grupy wzrosły o 45,1 mln zł, tj. o 1,0% r/r, do poziomu 4 543,3 mln zł. Skorygowane koszty działalności operacyjnej wzrosły o 187,2 mln zł, tj. o 4,4% r/r, za co w głównej mierze odpowiada włączenie do konsolidacji AWT.

W 2016 r. odnotowano spadek kosztów amortyzacji i odpisów aktualizujących o 27,4 mln zł (tj. o 4,2% r/r) do poziomu 621,6 mln zł głównie w wyniku zaistnienia zdarzeń jednorazowych w 2016 r. oraz 2015 r. Skorygowane koszty amortyzacji i odpisy aktualizujące wyniosły w 2016 r. 587,5 mln zł wobec 470,3 mln zł w 2015 r., co oznacza wzrost o 117,2 mln zł, tj. o 24,9% r/r i jest to związane ze wzrostem ww. kosztów w Jednostce dominującej opisanym w rozdziale 5.1.1. „Sprawozdanie z całkowitych dochodów PKP CARGO S.A.” oraz z włączeniem do konsolidacji AWT.

W 2016 r. o 22,0 mln zł, tj. o 3,2% r/r zmniejszyły się koszty zużycia materiałów i energii w pozycjach: zużycie paliwa o 26,9 mln zł, tj. o 14,3% r/r, głównie z powodu spadku jednostkowych kosztów paliwa i spadku przewozów. Spadek zużycia energii elektrycznej, gazowej i wody w głównej mierze ma związek ze spadkiem przewozów. Powyższej spadki kosztów zmiennych głównie paliwa trakcyjnego i energii trakcyjnej wynikały ze zmniejszenia przewozów Grupy PKP CARGO i miały miejsce pomimo włączenia do konsolidacji AWT. Wzrost kosztów materiałów o 15,6 mln zł, tj. o 18,2% r/r, był spowodowany bezpośrednio przez włączenie do konsolidacji AWT.

W analizowanym okresie 2016 r. odnotowano wzrost kosztów usług obcych o 71,9 mln zł, tj. o 4,8% r/r do poziomu 1 573,1 mln zł. Jest to efekt włączenia do konsolidacji AWT, który wpłynął na zwiększenie kosztów usług transportowych o 98,4 mln zł, tj. o 29,9% r/r, kosztów usług związanych z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych o 4,2 mln zł, tj. o 15,4% r/r oraz kosztów usług przeładunkowych o 4,0 mln zł, tj. o 19,2% r/r. Natomiast największe spadki zanotowano na następujących pozycjach: kosztów usług prawnych, doradczych i podobnych o 11,9 mln zł, tj. o 33,7% r/r, spowodowany głównie poniesionymi w 2015 r. kosztami przejęcia czeskiego przewoźnika AWT oraz kosztów usług dostępu do linii zarządców infrastruktury o 10,5 mln zł, tj. o 1,6% r/r, co miało związek ze spadkiem przewozów w Grupie PKP CARGO.

W 2016 r. odnotowano spadek o 42,5 mln zł, tj. o 2,9% r/r kosztów świadczeń pracowniczych, które osiągnęły poziom 1 442,3 mln zł wobec 1 484,8 mln zł w 2015 r. Wyższy poziom ww. kosztów w 2015 r. był wynikiem wdrożenia procesu optymalizacji zatrudnienia w postaci Programu Dobrowolnych Odejść, który spowodował zwiększenie kosztów świadczeń pracowniczych o 70,2 mln zł. Z kolei skorygowane koszty świadczeń pracowniczych wzrosły w 2016 r. o 27,7 mln zł, tj. o 2,0% r/r, głównie z powodu włączenia do konsolidacji AWT, przy jednoczesnej redukcji zatrudnienia w wyniku Programów Dobrowolnych Odejść w PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., a także w wyniku rozwiązywania umów o pracę w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych. Z uwagi na powyższe, przeciętne zatrudnienie w 2016 r. zmniejszyło się o 934 etaty r/r. Zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale „Informacje dotyczące zatrudnienia”. Ponadto wpływ na spadek kosztów miała zmiana stanu rezerw na świadczenia pracownicze, tj. spadek o 30,7 mln zł.

Pozostałe koszty rodzajowe w 2016 r. wzrosły w odniesieniu do analogicznego okresu 2015 r. o 1,6 mln zł, tj. o 3,0% r/r, głównie z powodu wzrostu kosztów z tytułu ubezpieczeń majątkowych o 1,8 mln zł, tj. o 18,2% r/r, wzrostu kosztów podróży służbowych o 0,7 mln zł, tj. o 2,4% r/r oraz pozycji pozostałych kosztów o 1,7 mln zł, tj. o 83,1% r/r (przy spadku kosztów reklamy i reprezentacji o 2,6 mln zł, tj. o 24,8% r/r). Powyższe wzrosty spowodowane były konsolidacją Grupy AWT.

W 2016 r. wartość sprzedanych towarów i materiałów spadła o 3,6 mln zł, tj. o 14,0% do poziomu 22,1 mln zł w ślad za zmniejszeniem przychodów ze sprzedaży towarów i materiałów.

Pozostałe koszty operacyjne w 2016 r. wzrosły o 69,4 mln zł, tj. o 143,8% r/r do poziomu 117,6 mln zł głównie z powodu odpisu aktualizującego należności od OKD w wysokości 72,7 mln zł. Skorygowane pozostałe koszty operacyjne spadły o 3,3 mln zł, tj. o 6,9% r/r.

Wynik na działalności operacyjnej

W wyniku opisanych powyżej zmian przychodów i kosztów z działalności operacyjnej, wynik na działalności operacyjnej w 2016 r. osiągnął poziom -132,1 mln zł, natomiast skorygowany wynik na działalności operacyjnej w 2016 r. wyniósł -25,3 mln zł.

EBITDA

Wynik na działalności operacyjnej powiększony o pozycję „Amortyzacja i odpisy aktualizujące” określany jako EBITDA w 2016 r., wyniósł 489,5 mln zł, natomiast skorygowany wynik na działalności operacyjnej powiększony o pozycję „Amortyzacja i odpisy aktualizujące”, wyniósł 562,2 mln zł.

Działalność finansowa

Tabela 40 Działalność finansowa Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016 (tys. zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015 (przekształcone*)	2014	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Przychody finansowe	38 925	14 723	33 812	24 202	164,4%
2	Koszty finansowe	61 239	66 397	62 099	-5 158	-7,8%
3	Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	3 461	4 416	881	-955	-21,6%
4	Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostkach wycenianych metodą praw własności	0	1 865	0	-1 865	-100,0%
5	Wynik na działalności finansowej	-18 853	-45 392	-27 406	26 539	-

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6 SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

W 2016 r. Grupa odnotowała stratę na działalności finansowej w wysokości 18,9 mln zł wobec 45,4 mln zł straty wygenerowanej w 2015 r. Główną przyczyną polepszenia się wyniku z działalności finansowej było zwiększenie się o 47,2 mln zł r/r z wyceny zobowiązania z tytułu opcji "put" na udziały niedające kontroli w AWT. W wyniku aktualizacji wyceny opcji „put” wzrosły przychody z działalności finansowej o 36,5 mln zł w 2016 r., podczas gdy aktualizacja wyceny opcji „put” w 2015 r. obciążyła koszty finansowe o 10,7 mln zł. Szczegóły w zakresie wyceny opcji zostały zaprezentowane w Nocie 32 SSF. W 2016 r. przychody odsetkowe i dywidendy spadły o 7,9 mln zł, tj. o 82,9% r/r, w tym głównie w wyniku spadku przychodów odsetkowych z tytułu lokat i rachunków bankowych o 3,9 mln zł, tj. o 87,3% r/r, (spadek średniego stanu gotówki w okresie) oraz spadku pozostałych przychodów (głównie odsetek od rachunków publiczno – prawnych) o 4,4 mln zł, tj. o 96,0% r/r. Koszty finansowe spadły o 5,2 mln zł, tj. o 7,8% r/r w wyniku zmniejszenia się o 10,7 mln zł kosztów z tytułu wyceny zobowiązania z tytułu opcji "put" na udziały niedające kontroli, przy jednoczesnym wzroście kosztów finansowych z tytułu różnic kursowych o 5,3 mln zł r/r.

Szczegóły zaprezentowano w Nocie 10 SSF.

Wynik przed opodatkowaniem

W 2016 r. wynik przed opodatkowaniem zmniejszył się o 161,4 mln zł do poziomu -150,9 mln zł, natomiast skorygowany wynik przed opodatkowaniem zmniejszył się o 165,7 mln zł do poziomu -44,1 mln zł. Spadek ten wynikał z niższego wyniku z działalności operacyjnej przy poprawie wyniku na działalności finansowej.

Podatek dochodowy

W 2016 r. Grupa PKP CARGO wykazała podatek dochodowy w kwocie -17,2 mln zł, z czego podatek bieżący wynosił 5,1 mln zł, zaś odroczony podatek dochodowy -22,3 mln zł.

Wynik netto

W 2016 r. wynik netto wyniósł -133,8 mln zł, natomiast skorygowany wynik netto ukształtował się na poziomie -41,5 mln zł wobec 93,9 mln zł w 2015 r.

5.2.2. Charakterystyka struktury aktywów i pasywów Grupy PKP CARGO

AKTYWA

Tabela 41 Analiza pozioma i pionowa aktywów Grupy PKP CARGO (tys. zł)

	Stan na 31/12/2016	Stan na 31/12/2015 (przekształcone*)	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*)	Struktura aktywów		Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
				31/12/2016	31/12/2015		
AKTYWA							
Aktywa trwałe							
Rzeczowe aktywa trwałe	4 700 550	4 719 748	4 044 606	72,4%	77,3%	-19 197	-0,4%
Aktywa niematerialne	55 831	66 437	58 268	0,9%	1,1%	-10 606	-16,0%
Wartość firmy	-	-	2 712	-	-	-	-
Nieruchomości inwestycyjne	1 257	1 309	1 362	0,0%	0,0%	-52	-4,0%
Inwestycje wyceniane metodą praw własności	40 810	39 831	35 246	0,6%	0,7%	979	2,5%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	2 223	5 074	-	0,0%	0,1%	-2 851	-56,2%
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	8 649	9 849	6 051	0,1%	0,2%	-1 200	-12,2%
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	25 987	32 666	14 645	0,4%	0,5%	-6 679	-20,4%
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	107 554	104 587	91 575	1,7%	1,7%	2 968	2,8%
Aktywa trwałe razem	4 942 861	4 979 501	4 254 465	76,2%	81,6%	-36 640	-0,7%
Aktywa obrotowe							
Zapasy	121 189	128 513	115 298	1,9%	2,1%	-7 324	-5,7%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	639 866	654 116	519 030	9,9%	10,7%	-14 249	-2,2%
Należności z tytułu podatku dochodowego	2 793	2 748	3 053	0,0%	0,0%	45	1,7%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	892	4 046	306 383	0,0%	0,1%	-3 155	-78,0%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	27 277	13 281	28 246	0,4%	0,2%	13 996	105,4%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	755 919	276 191	429 178	11,6%	4,5%	479 728	173,7%
							-
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	44 061	17 560	-	0,7%	-44 061	-
Aktywa obrotowe razem	1 547 936	1 122 956	1 418 748	23,8%	18,4%	424 980	37,8%
Aktywa razem	6 490 797	6 102 457	5 673 213	100,0%	100,0%	388 340	6,4%

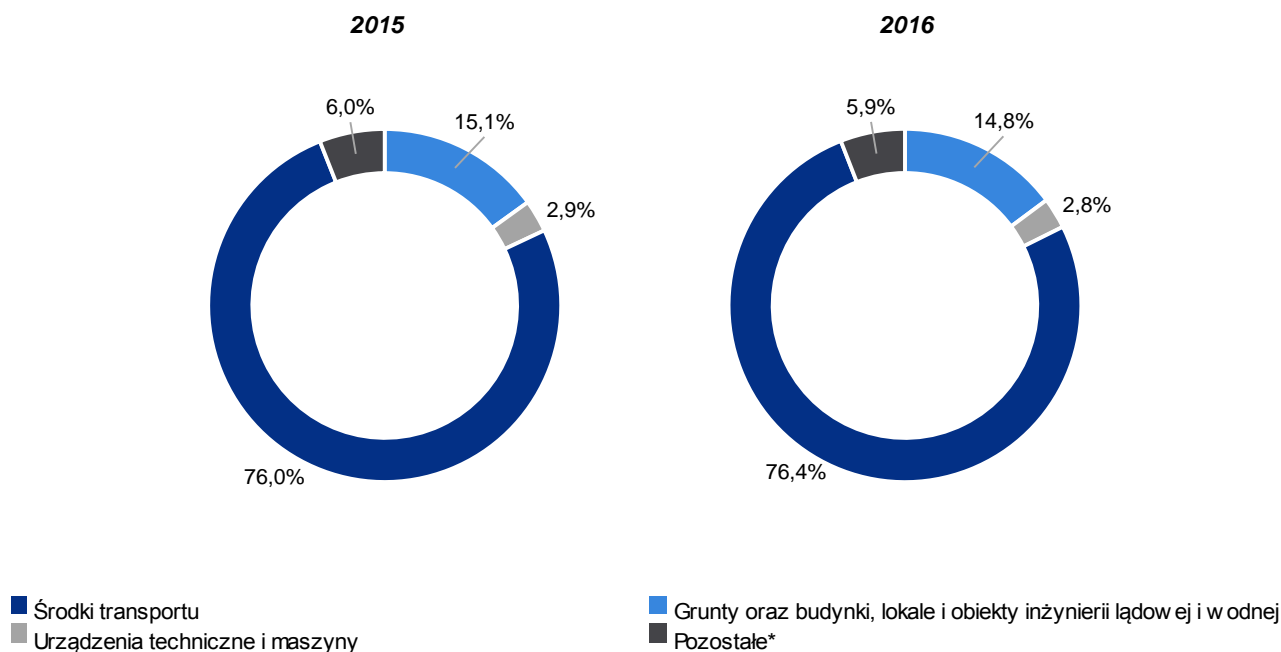
Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6 SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

Aktywa trwałe

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę aktywów trwałych w 2015 r. oraz w 2016 r.

Rysunek 28 Struktura aktywów trwałych Grupy PKP CARGO w 2015 r. i 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne

* Pozycja pozostałe zawiera: aktywa niematerialne, wartość firmy, nieruchomości inwestycyjne, należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności, pozostałe długoterminowe aktywa finansowe, pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe, inwestycje wyceniane metodą praw własności, aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego, inne środki trwałe i środki trwałe w budowie

W 2016 r. największy udział w strukturze aktywów trwałych posiadały środki transportu stanowiące 76,4% struktury aktywów trwałych. W porównaniu do roku poprzedniego udział środków transportu wzrósł o 0,4 p.p. Wśród pozostałych pozycji wyróżnić można grunty oraz budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej z 14,8% udziałem w 2016 r. wobec 15,1% w 2015 r. Pozostałe pozycje tj.: urządzenia techniczne i maszyny oraz pozostałe stanowiły w 2016 r. 8,7% aktywów trwałych.

Największy udział w sumie bilansowej mają rzeczowe aktywa trwałe, które na koniec 2016 r. stanowiły 72,4% sumy aktywów wobec 77,3% na koniec 2015 r. Wśród rzeczowych aktywów trwałych dominujący udział posiadają środki transportu (głównie lokomotywy i wagony), których wartość na koniec 2016 r. wyniosła 3 777,4 mln zł, i była niższa o 7,5 mln zł (tj. o 0,2%) w porównaniu ze stanem na koniec 2015 r. Udział środków transportu w rzeczowych aktywów trwałych na koniec 2016 r. wyniósł 80,4% wobec 80,2% na koniec 2015 r.

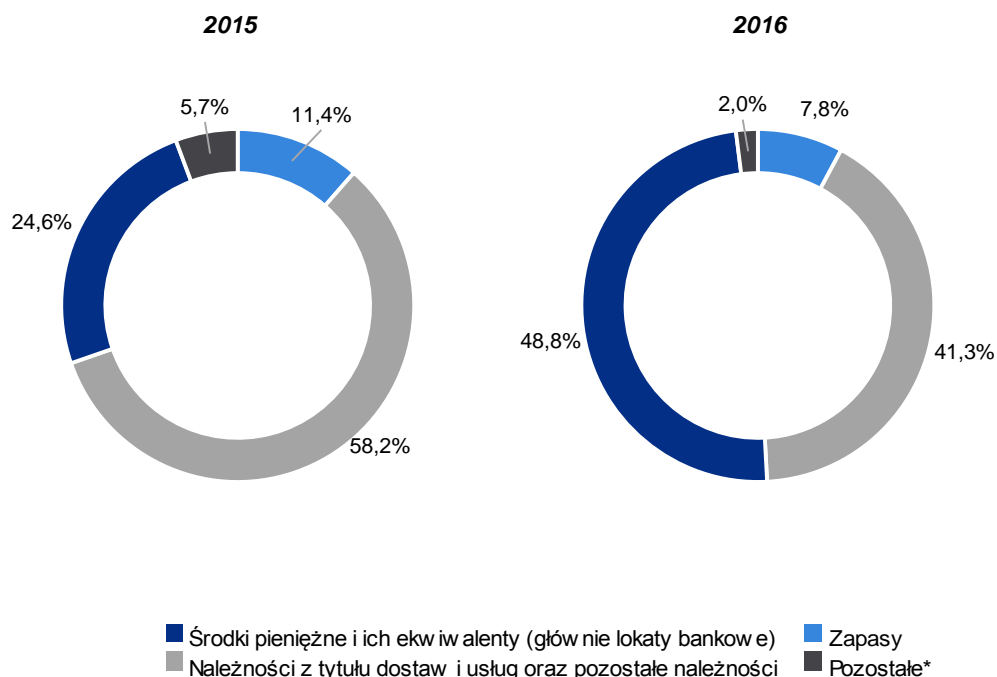
Z pozostałych zmian jakie nastąpiły w pozycji rzeczowych aktywów trwałych największe ruchy dotyczyły: budynków, lokali i obiektów inżynierii lądowej i wodnej - spadek o 24,2 mln zł, tj. o 4,1% r/r, środków trwałych w budowie - wzrost o 14,0 mln zł, tj. o 50,3% r/r. Szczegóły zmian pozostałych pozycji rzeczowych aktywów trwałych zaprezentowano w Nocie 12 SSF.

Aktywa niematerialne spadły o 10,6 mln zł, tj. o 16,0% r/r, co w głównej mierze jest związane ze spadkiem aktywów niematerialnych w trakcie dostosowywania o 7,5 mln zł, tj. o 41,6% r/r oraz poziomem kosztów amortyzacji. Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe spadły w 2016 r. w porównaniu do roku poprzedniego o 6,7 mln zł, tj. o 20,4% r/r przede wszystkim w wyniku przeklasyfikowania zaliczek na zakup niefinansowych aktywów trwałych dotyczących głównie lokomotyw wielosystemowych do pozostałych krótkoterminowych aktywów niefinansowych.

Aktywa obrotowe

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę aktywów obrotowych razem w 2015 r. oraz w 2016 r.

Rysunek 29 Struktura aktywów obrotowych Grupy PKP CARGO w 2015 r. i 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne

* Pozycja pozostałe zawiera: należności z tytułu podatku dochodowego, pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe, pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe oraz aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży

W 2016 r. największy udział w strukturze aktywów obrotowych posiadały środki pieniężne i ich ekwiwalenty (głównie lokaty bankowe), tj. 48,8%, których udział wzrósł w porównaniu do 2015 r. o 24,2 p.p. Drugą największą pozycję w aktywach obrotowych w 2016 r. stanowiły należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności, tj. 41,3% przy 58,2% udziale w 2015 r. Pozostałe pozycje: zapasy oraz pozostałe wyniosły w 2016 r. 9,8% w 2016 r. wobec 17,1% w 2015 r.

Aktywa obrotowe zwiększyły się na koniec 2016 r. o 425,0 mln zł, tj. o 37,8% r/r w stosunku stanu na koniec 2015 r. w tym środki pieniężne i ich ekwiwalenty (głównie lokaty bankowe) o 479,7 mln zł, tj. o 173,7% r/r na co wpłynęło zaciągnięcie kredytów bankowych przez Jednostkę dominującą. Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe wzrosły o 14,0 mln zł, tj. o 105,4% r/r. Główne przyczyny wzrostu poziomu gotówki w Jednostce dominującej oraz pozostałych krótkoterminowych aktywów niefinansowych zostały opisane w rozdziale „5.2.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.”. Największe spadki w aktywach obrotowych zanotowano w pozycji aktywów trwałych klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży o 44,1 mln zł r/r. W związku z niskimi cenami złomu utrzymującymi się w I poł. 2016 roku, środki transportu (głównie lokomotywy i wagony) zostały przeklasyfikowane z ww. pozycji aktywów do rzeczowych aktywów trwałych w kwocie 33,1 mln zł oraz grunty w kwocie 11,0 mln zł, (szczegółowo opisane w Nocie 23 SSF). Ponadto nastąpił spadek należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności o 14,2 mln zł, tj. o 2,2% r/r, a także zapasów o 7,3 mln zł, tj. o 5,7% r/r co wynika z poprawy wykorzystania kapitału pracującego.

PASYWA

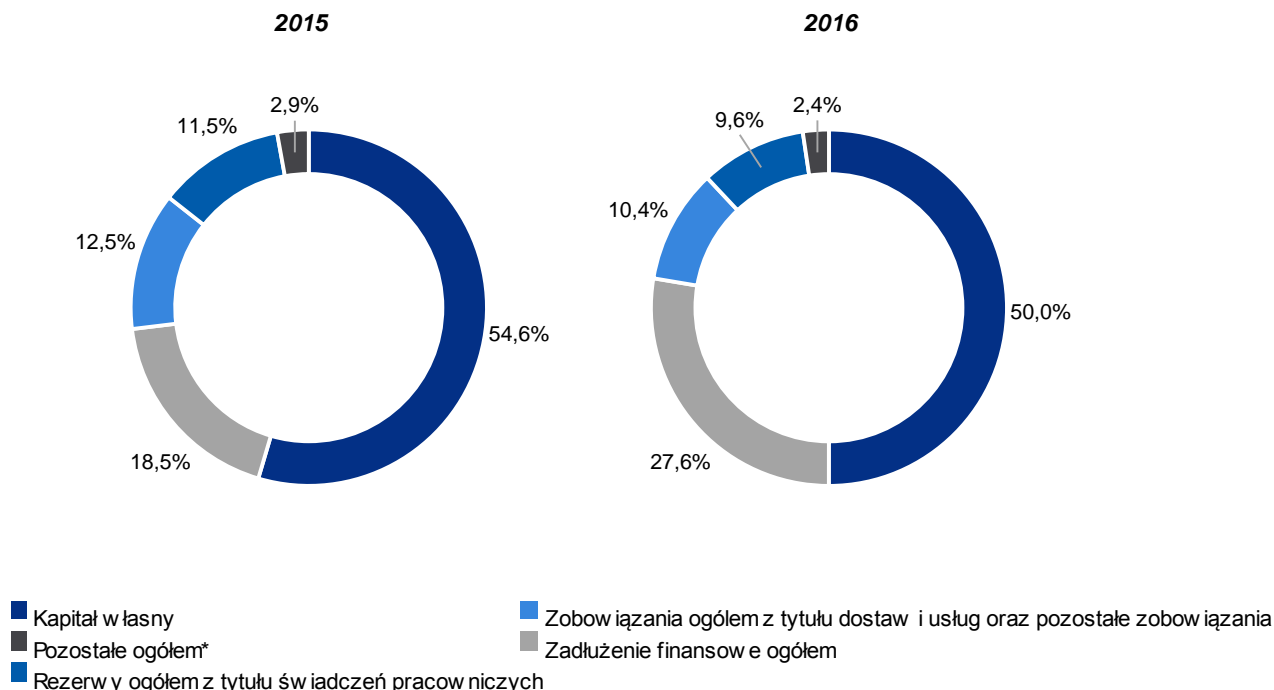
Tabela 42 Analiza pozioma i pionowa pasywów Grupy PKP CARGO (tys. zł)

	Stan na 31/12/2016	Stan na 31/12/2015 (przekształcone*)	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*)	Struktura pasywów		Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
				31/12/2016	31/12/2015		
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA							
Kapitał własny							
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	2 239 346	34,5%	36,7%	0	0,0%
Kapitał zapasowy	618 666	619 407	615 343	9,5%	10,2%	-741	-0,1%
Pozostałe składniki kapitału własnego	11 447	-2 779	-48 617	0,2%	0,0%	14 226	-
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	59 970	31 500	-	0,9%	0,5%	28 470	90,4%
Zyski zatrzymane	313 440	446 471	515 392	4,8%	7,3%	-133 031	-29,8%
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 242 869	3 333 945	3 321 464	50,0%	54,6%	-91 076	-2,7%
Kapitał przypadający udziałom niedającym kontroli	-	-	55 238	-	-	-	-
Razem kapitał własny	3 242 869	3 333 945	3 376 702	50,0%	54,6%	-91 076	-2,7%
Zobowiązania długoterminowe							
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	1 273 605	460 577	208 077	19,6%	7,5%	813 027	176,5%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	140 923	193 500	190 836	2,2%	3,2%	-52 577	-27,2%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	1 845	25 953	67 982	0,0%	0,4%	-24 108	-92,9%
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	525 571	603 621	687 775	8,1%	9,9%	-78 050	-12,9%
Pozostałe rezerwy długoterminowe	26 420	28 886	8 416	0,4%	0,5%	-2 466	-8,5%
Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe	1 042	155 198	-	0,0%	2,5%	-154 156	-99,3%
Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	106 675	118 353	2 328	1,6%	1,9%	-11 677	-9,9%
Zobowiązania długoterminowe razem	2 076 081	1 586 088	1 165 414	32,0%	26,0%	489 993	30,9%
Zobowiązania krótkoterminowe							
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	197 803	253 592	92 123	3,0%	4,2%	-55 790	-22,0%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	59 567	65 416	127 742	0,9%	1,1%	-5 849	-8,9%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	670 021	739 509	541 912	10,3%	12,1%	-69 489	-9,4%
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	99 256	100 383	338 618	1,5%	1,6%	-1 127	-1,1%
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	24 950	17 856	24 214	0,4%	0,3%	7 095	39,7%
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	118 889	2 174	3 934	1,8%	0,0%	116 715	5369,2%
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	1 361	3 494	2 554	0,0%	0,1%	-2 133	-61,0%
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 171 847	1 182 424	1 131 097	18,1%	19,4%	-10 577	-0,9%
Zobowiązania razem	3 247 928	2 768 512	2 296 511	50,0%	45,4%	479 416	17,3%
Pasywa razem	6 490 797	6 102 457	5 673 213	100,0%	100,0%	388 340	6,4%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6 SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

Rysunek 30 Struktura pasywów Grupy PKP CARGO w 2015 r. i 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne

* Pozycja pozostałe ogółem zawiera: pozostałe rezerwy długoterminowe i krótkoterminowe, rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego oraz zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego

Największy udział w strukturze pasywów posiadał w 2016 r. kapitał własny, tj. 50,0%. W porównaniu do 2015 r. udział ten był niższy o 4,6 p.p. Drugą największą pozycję w pasywach w 2016 r. stanowiło zadłużenie finansowe 27,6%, które wzrosło w porównaniu do 2015 r. o 9,1 p.p. głównie z powodu zaciągnięcia kredytów bankowych przez Jednostkę dominującą. Pozostałe pozycje: zobowiązania ogółem z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania, rezerwy ogółem z tytułu świadczeń pracowniczych stanowiły odpowiednio 10,4% oraz 9,6%, natomiast w ubiegłym roku odpowiednio 12,5% oraz 11,5%. Udział pozostałych pozycji wyniósł 2,4% w 2016 r. i spadł o 0,5 p.p. w porównaniu do roku poprzedniego.

Kapitały własne

Na koniec 2016 r. kapitały własne wyniosły 3 242,9 mln zł i były niższe o 91,1 mln zł w porównaniu do stanu na koniec 2015 r. Na spadek poziomu kapitału własnego wpłynęło zmniejszenie zysków zatrzymanych o 133,0 mln zł, tj. o 29,8% r/r, głównie z powodu zanotowania ujemnego wyniku finansowego za 2016 r., przy wzroście pozostałych składników kapitału własnego o 14,2 mln zł oraz różnic kursowych z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych o 28,5 mln zł, tj. o 90,4% r/r.

Zobowiązania długoterminowe

Zobowiązania długoterminowe na koniec 2016 r. wzrosły o 490,0 mln zł wobec stanu na dzień 31.12.2015 r., tj. o 30,9%. Długoterminowe kredyty i pożyczki wzrosły o 813,0 mln zł, tj. o 176,5% r/r, co ma to związek z zaciągnięciem kredytów przez Jednostkę dominującą. Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych zmniejszyły się o 78,1 mln zł, tj. o 12,9% r/r, długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu spadły o 52,6 mln zł, tj. o 27,2% r/r, natomiast długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań były niższe o 24,1 mln zł, tj. o 92,9% r/r. Zmiany w powyższych pozycjach są pochodną zmian w Jednostce dominującej i w zostały wyjaśnione w rozdziale „5.2.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.”. Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe spadły o 154,2 mln zł, tj. o 99,3% r/r głównie z powodu przeklasyfikowania zobowiązania netto z tytułu opcji „put” na udziały niedające kontroli do krótkoterminowych zobowiązań finansowych.

Zobowiązania krótkoterminowe

Zobowiązania krótkoterminowe spadły na koniec 2016 r. w porównaniu do stanu na koniec 2015 r. o 10,6 mln zł (tj. o 0,9%). Największe zmiany odnotowano w pozycjach:

- krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki – spadek o 55,8 mln zł, tj. o 22,0% r/r, co miało związek z systematycznymi spłatami kredytów w spółkach zależnych (głównie AWT)
- pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe – wzrost o 116,7 mln zł, głównie z powodu przeklasyfikowania z części długoterminowej do części krótkoterminowej zobowiązania netto z tytułu opcji put i call na udziały niedające kontroli w AWT w kwocie 118,7 mln zł
- krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania – spadek o 69,5 mln zł, tj. o 9,4% r/r, głównie z powodu spadku zobowiązań z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych o 45,5 mln zł, tj. o 49,8% r/r, drugą znaczącą pozycją przyczyniającą się do spadku zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań był spadek zobowiązań z tytułu Programu Dobrowolnych Odejść o 48,2 mln zł w wyniku wypłaty drugiej transzy dla pracowników biorących udział w PDO I i PDO II, przy jednoczesnym wzroście rozliczenia z tytułu podatku VAT 26,4 mln zł, tj. o 258,5% r/r główna przyczyna wzrostu została opisane w Nocie 6.

5.2.3. Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

W tabeli poniżej zaprezentowano podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016

Tabela 43 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016

Wyszczególnienie	2016	2015 (przekształcone*)	2014	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	380 049	387 502	559 932	-7 453	-1,9%
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-568 567	-515 199	-238 743	-53 368	-
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	663 860	-29 447	-155 711	693 307	-
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	475 342	-157 144	165 478	632 486	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	276 191	429 178	263 700	-152 987	-35,6%
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	4 386	4 157	-	229	5,5%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	755 919	276 191	429 178	479 728	173,7%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6 SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej

W 2016 r. przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej wyniosły 380,0 mln zł przy 387,5 mln zł w 2015 r. Prezentowane przepływy osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie -150,9 mln zł oraz amortyzacji rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych i utracie wartości aktywów w wysokości 621,6 mln zł. Wartość środków pieniężnych w 2016 r. jest niższa o 37,2 mln zł z tytułu spadku bilansowej wartości zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań zarówno długoterminowych, jak i krótkoterminowych o 93,6 mln zł, przy wzroście zobowiązań z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych o 64,8 mln zł. Na poziom środków pieniężnych z działalności operacyjnej negatywny wpływ miał spadek stanu rezerw o 74,5 mln zł oraz zmniejszenie się pozostałych zobowiązań o 37,4 mln zł. Pozycje wpływające na zwiększenie się stanu środków pieniężnych to zmniejszenie się salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności o 14,2 mln zł oraz zmniejszenie się stanu zapasów o 10,1 mln zł.

Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej

W 2016 r. środki pieniężne netto wykorzystane w związku z działalnością inwestycyjną wyniosły -568,6 mln zł wobec -515,2 mln zł w roku poprzednim. Istotnymi inwestycjami Grupy PKP CARGO są wydatki na nabycia rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych, na które Grupa wydała w 2016 r. 588,1 mln zł, wobec 508,7 mln zł w roku poprzednim. Grupa uzyskała w 2016 r. dodatkowo wpływy z tytułu zbycia rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży w kwocie 13,9 mln zł. Istotny udział w przepływach inwestycyjnych Grupy miała Jednostka dominująca, szerszy opis przepływów PKP CARGO S.A. zaprezentowano w rozdziale „5.1.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.”

Przepływy pieniężne z działalności finansowej

Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej w 2016 r. wyniosły 663,9 mln zł wobec -29,4 mln zł w 2015 r. Z tytułu zaciągniętych kredytów w 2016 r. osiągnięto wpływy w wysokości 1 004,6 mln zł, przy 425,0 mln zł w 2015 r. W 2016 r. suma wydatków pieniężnych z tytułu leasingów oraz spłat kredytów i pożyczek wraz z odsetkami wyniosła 350,6 mln zł, wobec 304,5 mln zł w 2015 r.

5.2.4. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016

Tabela 44 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016

Lp.	Wyszczególnienie	2016	2015 (przekształcone*)	2014	Zmiana 2016 - 2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Marża EBITDA ¹	11,1%	15,5%	11,8%	-4,4 p.p.	-28,3%
2	Marża wyniku netto ²	-3,0%	0,7%	1,8%	-3,7 p.p.	-559,1%
3	Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	2,1	1,2	-0,2	0,9	75,3%
4	ROA ⁴	-2,1%	0,5%	1,4%	-2,6 p.p.	-518,1%
5	ROE ⁵	-4,1%	0,9%	2,3%	-5 p.p.	-557,2%
6	Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	238,4	233,3	243,9	5,1	2,2%
7	Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1436,0	1500,0	1481,0	-64,0	-4,3%
8	Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	14,8	14,9	15,4	-0,1	-0,7%
9	Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	1216,7	1224,2	1105,5	-7,5	-0,6%

Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6 SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

Tabela 45 Skorygowane wybrane wskaźniki finansowe Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2016

Lp.	Wyszczególnienie	2016 skorygowane****	2015 skorygowane*** (przekształcone*)	2014 skorygowane**	Zmiana 2016 -2015	Tempo zmian 2016/2015
1	Marża EBITDA ¹	12,7%	14,4%	18,0%	-1,7 p.p.	-11,7%
2	Marża wyniku netto ²	-0,9%	2,1%	6,9%	-3,1 p.p.	-144,2%
3	Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,8	1,3	-0,1	0,5	38,0%
4	ROA ⁴	-0,6%	1,5%	5,2%	-2,2 p.p.	-141,5%
5	ROE ⁵	-1,3%	2,8%	8,7%	-4,1 p.p.	-145,4%

Źródło: Opracowanie własne

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w Nocie 6 SSF za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.

** dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone z tytułu PDO I w kwocie 50,4 mln zł

*** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone z tytułu PDO II w kwocie 13,3 mln zł, podatek odroczone od utraty wartości aktywów trwałych i klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 33,9 mln zł, natomiast od zysku z tytułu okazjonalnego nabycia AWT nie uwzględniono podatku odroczonego

****dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w Nocie 12.1. SSF oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 mln zł (opisany w Nocie 19 SSF), dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone z tytułu odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości AWT w kwocie 6,5 mln zł oraz podatek odroczone z tytułu odpisu aktualizującego należności od OKD w kwocie 8,0 mln zł, zmiana wartości odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów oraz odpisu wartości należności prezentowana w SSF jest związana ze zmianą kursów walutowych przyjętych do przeliczeń odpisów na złote

Korekta dotyczy wyłącznie danych ze Sprawozdania z Całkowitych Dochodów.

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

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

3. Obliczony jako iloraz zadłużenia finansowego netto (stanowiącego sumę (i) długoterminowych kredytów i pożyczek bankowych; (ii) krótkoterminowych kredytów i pożyczek bankowych, (iii) zobowiązań długoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; (iv) zobowiązań krótkoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; (v) pozostałych krótkoterminowych zobowiązań finansowych oraz (vi) pozostałych długoterminowych zobowiązań finansowych, pomniejszoną o (i) środki pieniężne i ich ekwiwalenty; oraz (ii) pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe) i EBITDA za ostatnie 12 miesięcy (wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu aktualizacji wartości).

4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.

5. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.

6. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)

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

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

9. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez Grupę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie. W kalkulacji uwzględniono dane AWT od daty nabycia

W 2016 r. kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy niższe niż w 2015 r. z przyczyn opisanych powyżej. Pogorszeniu uległ również wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA, który wzrósł z poziomu 1,2 w 2015 r. do poziomu 2,1 w 2016 r. Przyczyną pogorszenia wskaźnika jest zwiększone wydatkowanie środków pieniężnych związane z inwestycjami w szczególności z zakupem lokomotyw wielosystemowych oraz spadek wygenerowanej przez Grupę EBITDA w 2016 r.

Prezentowana korekta wyników powoduje polepszenie następujących wskaźników marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE oraz zadłużenia finansowego netto do EBITDA względem raportowanych wartości. Jest to wynikiem wystąpienia w 2016 r. zdarzeń jednorazowych: odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 w wysokości 0,9 mln zł), opisany w Nocie 12.1. SSF oraz odpisu wartości należności w kwocie 72,7 mln zł (opisany w Nocie 19 SSF). W 2015 r. zostały uwzględnione następujące zdarzenia: wynik z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł, koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł oraz utrata wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł.

W 2015 r. średniodobowy przebieg lokomotyw wynosił 233,3 km/dobę. W 2016 r. wielkość ta uległa zwiększeniu o 5,1 km/dobę, przyjmując poziom 238,4 km/dobę. Nastąpił zatem wzrost średniodobowego przebiegu o 2,2%. Poprawienie wskaźnika wynika z optymalizacji procesu przewozowego.

Nastąpiło obniżenie średniej masy brutto pociągu na lokomotywę z 1500,0 ton (2015 r.) do 1436,0 ton (2016 r.). Zatem nastąpił spadek o 64,0 tony (spadek średniej masy prowadzonych pociągów o 4,3%). Wielkość ta uległa zmniejszeniu z powodu spadku przewozów.

W 2015 r. średniodobowy czas pracy lokomotyw wynosił 14,9 godz./dobę. W 2016 r. wielkość ta uległa zmniejszeniu o 0,1 godz./dobę przyjmując poziom 14,8 godz./dobę. Nastąpiło zatem skrócenie średniego czasu pracy lokomotyw o 0,7%. Spadek wartości jest efektem realizacji procesu przewozowego przy wysokim poziomie zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK oraz niższych przewozów.

Wskaźnik pracy przewozowej na zatrudnionego w 2016 r. uległ pogorszeniu w porównaniu do roku 2015 o 0,6% na co wpłynął przede wszystkim spadek przeciętnego poziomu zatrudnienia w Grupie o 3,8% r/r przy równoczesnym spadku pracy przewozowej o 4,4% r/r.

5.3. Informacje o majątku produkcyjnym

5.3.1. Tabor

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest podstawowo przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz w Spółkach zależnych. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw elektrycznych na wszystkich poziomach utrzymania P1-P5 oraz napraw lokomotyw spalinowych na poziomie P1-P4. Poza taborem 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 ilostanach taboru wynikają bezpośrednio z działań takich jak kasacja i sprzedaż taboru oraz zakup taboru. Ponadto dokonywane są modernizacje lokomotyw, które nie mają wpływu na ogólny bilans taboru, natomiast mają wpływ na zmianę struktury wiekowej i w niektórych przypadkach powodują zmianę ilości w poszczególnych seriach, gdy w wyniku modernizacji zmienia się seria lokomotywy i przeznaczenie.

W 2016 r. nastąpił spadek liczby lokomotyw w Grupie, wynikający z ich sprzedaży, pomimo dostawy 12 szt. lokomotyw wielosystemowych do PKP CARGO S.A. Spadek liczby wagonów posiadanych na własność wynika z likwidacji zbędnego taboru ze względu na stan techniczny (wykreślenie z ewidencji).

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów wg rodzaju i własności w latach 2014-2016.

Tabela 46 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności

Wyszczególnienie	31/12/2016***	30/09/2016**	31/12/2015*	31/12/2014	Zmiana 2016-2015	Zmiana w IV kwartale 2016
lokomotywy spalinowe	1 398	1 399	1 429	1 300	-31	-1
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	1 200	1 200	1 231	1 256	-31	0
lokomotywy elektryczne	1 173	1 177	1 173	1 162	0	-4
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	1 161	1 164	1 158	1 162	3	-3
Razem	2 571	2 576	2 602	2 462	-31	-5
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	2 361	2 364	2 389	2 418	-28	-3
lokomotywy posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	2 556	2 557	2 579	2 451	-23	-1
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	2 360	2 360	2 380	2 409	-20	0
lokomotywy w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	15	19	23	11	-8	-4
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	1	4	9	9	-8	-3
Razem	2 571	2 576	2 602	2 462	-31	-5
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	2 361	2 364	2 389	2 418	-28	-3

Źródło: Opracowanie własne

* uwzględniono lokomotywy Grupy AWT (169 szt.)

** uwzględniono lokomotywy Grupy AWT (166 szt.)

*** uwzględniono lokomotywy Grupy AWT (164 szt.)

Tabela 47 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów wg własności

Wyszczególnienie	31/12/2016***	30/09/2016**	31/12/2015*	31/12/2014	Zmiana 2016-2015	Zmiana w IV kwartale 2016
wagony posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	64 519	64 708	64 907	62 086	-388	-189
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	60 954	61 116	61 324	61 593	-370	-162
wagony w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	1 167	1 316	1 868	0	-701	-149
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	0	0	0	0	0	0
Razem	65 686	66 024	66 775	62 086	-1 089	-338
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	60 954	61 116	61 324	61 593	-370	-162

Źródło: Opracowanie własne

* uwzględniono wagony Grupy AWT (4 980 szt.)

** uwzględniono wagony Grupy AWT (4 437 szt.)

*** uwzględniono wagony Grupy AWT (4 261 szt.)

W dniu 23 września 2015 r. z Konsorcjum, w skład którego wchodzi Siemens Sp. z o.o. oraz Siemens A.G. z siedzibą, została podpisana umowa na dostawę 15 szt. lokomotyw wielosystemowych z terminami dostaw w okresie od 31 stycznia 2016 r. do 30 czerwca 2017 r. (zamówienie podstawowe) z opcją zakupu dodatkowych 5 lokomotyw z zachowaniem cen jak dla zamówienia podstawowego, przy czym decyzję o skorzystaniu z opcji PKP CARGO S.A. zobowiązana jest podjąć najpóźniej do dnia 31 grudnia 2017 r. (zamówienie opcjonalne).

W okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2016 r. zostało dostarczonych przez producenta 12 szt. lokomotyw wielosystemowych.

Ze względu na niedostateczny stan techniczny taboru, Zarząd rozważa likwidację ok. 800 szt. wagonów i 450 szt. lokomotyw.

5.3.2. Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowanych przez Grupę używana jest na podstawie umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz przez PKP CARGO S.A. w latach 2014 – 2016.

Tabela 48 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane na dzień 31.12.2016 r. wobec stanu na 31.12.2015 r. oraz na 31.12.2014 r.

Wyszczególnienie	31/12/2016*	31/12/2015*	31/12/2014	Zmiana 2016-2015
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 584	1 560	1 006	24
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	578	585	583	-7
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	781 998	794 303	684 945	-12 305
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	585 690	592 893	601 269	-7 203

Źródło: Opracowanie własne

*uwzględniono nieruchomości Grupy AWT

Zwiększenie gruntów własnych, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawionych od innych podmiotów wynika bezpośredniego dostosowywania majątku Grupy do prowadzonej działalności.

Zmniejszenie wielkości budynków własnych, dzierżawionych oraz najmowanych wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości użytkowanego majątku przez Jednostkę dominującą, jak i podległe Jednostce spółki.

5.4. Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO

5.4.1. Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek

W dniu 19 lipca 2016 r. Jednostka dominująca zawarła Umowę kredytu inwestycyjnego z Europejskim Bankiem inwestycyjnym do maksymalnej kwoty 40.000.000,00 EUR (EURIBOR lub WIBOR + marża). Kredyt został udzielony na finansowanie i/lub refinansowanie zakupu lokomotyw wielosystemowych. Kredyt dostępny jest do 19.07.2020 r. Kredyt może być uruchamiany w EUR lub PLN. Całkowita spłata kredytu powinna nastąpić do 19.07.2035 r.

W dniu 26 września 2016 r. Spółki z Grupy AWT zawarły umowę w zakresie refinansowania zobowiązań kredytowych z następującymi instytucjami: ING Bank N.V., UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s., Raiffeisenbank a.s. do maksymalnej kwoty 27.500.000,00 EUR (w tym do 16,5 mln EUR (oprocentowanie stałe) oraz równowartości 11 mln EUR w CZK (PRIBOR + marża). Całkowita spłata kredytu powinna nastąpić do 26.09.2021 r.

W 2016 r. nie wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia Spółce oraz jednostkom zależnym umowy kredytowej.

Szczegóły dotyczące kredytów bankowych oraz pożyczek zostały przedstawione w Nocie 27 JSF oraz Nocie 26 SSF.

5.4.2. Informacje o udzielonych pożyczkach

W 2016 r. Jednostka dominująca nie udzielała pożyczek jednostkom powiązanim z PKP CARGO.

W dniu 1 lipca 2016 r. spółka AWT Rekulivace udzieliła pożyczki w kwocie 550.000,00 zł swojej spółce zależnej z terminem spłaty do dnia 31.12.2016 r. Pożyczka była oprocentowana wg stałej stopy procentowej, została spłacona.

W dniu 30 sierpnia 2016 r. Spółka z AWT BV zawarła umowę pożyczki ze Spółką AWT Rosco do maksymalnej kwoty 1 mln EUR. Całkowita spłata pożyczki powinna nastąpić do 31 grudnia 2017 r. Pożyczka jest oprocentowana wg stałej stopy procentowej.

W dniu 13 września 2016 r. spółka PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. udzieliła pożyczki w kwocie 90.000,00 EUR (z czego wypłacono 30.000,00 EUR) swojej spółce zależnej. Spłata pożyczki nastąpi w terminie 364 dni od daty wypłaty ostatniej transzy

pożyczki, nie później niż do dnia 31 grudnia 2017 r. Pożyczka oprocentowana jest wg stopy referencyjnej EURIBOR 1M powiększonej o marżę. Zabezpieczeniem pożyczki jest weksel in blanco wraz z deklaracją wekslową.

5.4.3. Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach

W 2016 r. banki na wniosek PKP CARGO S.A. wystawiły kontrahentom gwarancje bankowe na łączną kwotę 20,7 mln zł.

PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2016 r. posiadała gwarancje bankowe wystawione na rzecz kontrahentów na łączną kwotę 18,3 mln zł.

W związku z zawartymi kontraktami handlowymi na przewóz towarów Jednostka dominująca zleciła wystawienie gwarancji bankowych na łączną kwotę 15,5 mln zł.

Dodatkowe informacje dotyczące zobowiązań warunkowych zostały przedstawione w Nocie 37 JSF oraz Nocie 36 SSF za 2016 r.

5.4.4. Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych

W badanym okresie w Grupie PKP CARGO nie wystąpiła emisja, wykup i spłata dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych.

5.4.5. Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi

PKP CARGO S.A. i Grupa efektywnie zarządzają cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań. W celu zabezpieczenia ewentualnego ryzyka związanego z niedoborem środków pieniężnych w perspektywie krótkoterminowej, w 2016 r PKP CARGO S.A. posiadała umowy o kredyt w rachunku bieżącym z limitem wynoszącym 100 mln zł.

Elementem wspomagającym efektywne zarządzanie finansami Spółki i Grupy jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej. Generowane zarówno przez Spółki, jak i przez Grupę nadwyżki środków pieniężnych były inwestowane w lokaty bankowe o oprocentowaniu stałym o terminach zapadalności głównie do ok. 3 miesięcy. Decyzje podejmowane w zakresie lokat bankowych opierają się na maksymalizacji stopy zwrotu oraz bieżącej ocenie kondycji finansowej banków. Struktura aktywów, w tym posiadanych środków pieniężnych oraz inwestycji krótkoterminowych zabezpieczała zdolność Spółki i Grupy do terminowego regulowania zobowiązań.

Efektywnym uzupełnieniem systemu zarządzania finansami w spółkach należących do Grupy PKP CARGO jest wdrożony mechanizm zarządzania koncentracją środków pieniężnych (cash pooling), co pozwala na ograniczenie kosztów ponoszonych w związku z korzystaniem z krótkoterminowych zewnętrznych źródeł finansowania oraz maksymalizowanie przychodów finansowych w związku z posiadaniem nadwyżek pieniężnych.

W II półroczu 2016 r. Jednostka dominująca zawarła umowę o limit na gwarancje bankowe, na podstawie której istnieje możliwość wystawienia gwarancji na zlecenie dowolnej spółki z Grupy PKP CARGO, co pozwoliło zmniejszyć koszty ponoszone w związku z pozyskiwanymi gwarancjami oraz uniezależniło pozyskanie gwarancji od kondycji finansowej danej spółki.

W 2016 r. spółki z Grupy posiadały pełną zdolność do regulowania swoich zobowiązań w terminach ich wymagalności.

5.4.6. Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Większość inwestycji finansowych dokonywanych w 2016 r. zarówno przez Spółkę, jak i Grupę, stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres od kilku dni do 1 miesiąca, w zależności od potrzeb płynnościowych.

5.4.7. Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO

Sytuacja finansowa zarówno Spółki, jak i Grupy jest stabilna i nie wystąpiły żadne negatywne zdarzenia powodujące zagrożenie kontynuacji działalności ani też istotnego pogorszenia sytuacji finansowej.

5.5. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń

5.5.1. Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk

Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

Ryzyko wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych - Jedną z najbardziej istotnych gałęzi każdej gospodarki (w tym także gospodarki Polski i Czech) jest transport. Na terenie wymienionych krajów szczególne znaczenie ma transport samochodowy i kolejowy. Tak jak transport wpływa na gospodarkę, kondycja gospodarki ma również znaczny wpływ na poziom rozwoju transportu. Kluczowymi czynnikami makroekonomicznymi istotnymi dla transportu kolejowego są przede wszystkim dynamika produkcji przemysłowej ogółem oraz rozwój poszczególnych sektorów przemysłu, które są ściśle związane z dostarczaniem za pośrednictwem m.in. kolei surowcem. Oba czynniki bezpośrednio oddziałują na wielkość międzynarodowej wymiany handlowej, co jest odzwierciedlane w danych dotyczących transportu towarowego kolejją. Należy wziąć również pod uwagę transport samochodowy, który jako bezpośredni substytut ma wpływ na rozwój transportu kolejowego. Im lepsza kondycja transportu samochodowego, tym potencjalnie większe ryzyko niekorzystnego wpływu na kondycję transportu kolejją.

Koniunktura gospodarcza państw oraz całego otoczenia makroekonomicznego, w których Grupa PKP CARGO świadczy usługi przewozowe, ma bezpośrednie odzwierciedlenie w prowadzonej przez Grupę działalności biznesowej. Wykonana praca przewozowa transportu kolejowego jest silnie skorelowana nie tylko z dynamiką PKB, ale również z okresami spadków i wzrostów gospodarki czy długotrwałymi wahaniami w poszczególnych gałęziach przemysłu.

Na wyniki finansowe Grupy wpływa również kondycja zagranicznych gospodarek będących macierzystym rynkiem jej partnerów biznesowych. Jest to spowodowane tym, iż źródłem przychodów jest świadczenie usług przewozowych nie tylko na terenach Polski i Czech, ale także na terytorium innych państw (czyli z tytułu świadczenia usług transportowych w komunikacji międzynarodowej).

Obecnie na całą branżę transportu towarów (w tym transport towarów kolejją) wpływ ma także stosunek partnerów biznesowych do otwartości w wymianie handlowej. W Unii Europejskiej wymiana handlowa przebiegała do tej pory bez większych problemów, jednak po decyzji Wielkiej Brytanii o opuszczeniu Unii można spodziewać się zmian w funkcjonowaniu zarówno wspólnego unijnego rynku, jak i rynku brytyjskiego. Po styczniowym wystąpieniu premier Wielkiej Brytanii, Teresy May, wiadomo, że Unia będzie musiała zmierzyć się z tzw. „twardym Brexitem”. Wielka Brytania w trakcie negocjacji dotyczących Brexitu nie będzie domagać się pozostania w obszarze jednolitego rynku unijnego oraz opuści unię celną. Jednocześnie premier Zjednoczonego Królestwa zapowiedziała, że w trakcie negocjacji w ramach nowej umowy handlowej z Unią Europejską będzie starała się zapewnić jak najszerzy przepływ towarów i usług. Z uwagi na to, iż nie będzie to prosty zabieg, a zadowolenie obu stron będzie ciężkie do uzyskania, wysoce prawdopodobne wydają się zawirowania w handlu międzynarodowym związane m.in. z negocjacjami stawek celnych. „Twardy Brexit” będzie miał wpływ także na strategię przedsiębiorstw działających na terenie Wielkiej Brytanii - firm świadczących usługi lub zajmujących się wymianą handlową.

Na dynamikę przepływu towarów oraz strukturę przewozów w Europie Środkowo-Wschodniej ma również kondycja gospodarki chińskiej, która w 2016 roku zaliczyła osłabienie wzrostu PKB do poziomu 6,7% r/r. Mimo że wynik mieścił się w założeniach władz Chin (6,5% – 7,0% r/r), to okazał się być najgorszym odczytem od 26 lat. Zdecydowany wpływ na zmniejszenie wzrostu chińskiej gospodarki miały zaciągnięte kredyty, a także rynek nieruchomości. W najbliższym kwartale⁴² to właśnie rynek nieruchomości przyczyni się do spadku dynamiki chińskiego PKB do 6,6% r/r w I kwartale 2017 r. (z 6,8% r/r w IV kwartale

⁴² Business Inquirer

2016 r.). Będzie to prawdopodobnie rezultat zaostrzeń regulacji prawnych w tej branży, które mają na celu ograniczyć wzrost cen na rynku mieszkaniowym. Władze Chin zakładają wzrost PKB w 2017 r. na poziomie 6,7% r/r. Ustabilizowanie się rozwoju gospodarczego na tym poziomie może pozytywnie oddziaływać na przewozy Grupy ze względu na podpisane umowy handlowe i porozumienia dwustronne między Polską a Chinami w ramach lądowego transportu towarów tzw. Nowym Jedwabnym Szlakiem.⁴³

Ryzyko związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych – Sektorami przemysłu skorelowanymi z przewozami kolejowymi są między innymi: górnictwo i wydobywanie, hutnictwo, przemysł rafineryjny i chemiczny, budownictwo i przemysł drzewny. Kondycja wyżej wymienionych sektorów mają istotny wpływ na dynamikę masy towarowej transportowanej przez Grupę PKP CARGO.

Najważniejszym działem przemysłu ze względu na prowadzoną przez Grupę działalność transportową nadal pozostaje branża wydobywania i przetwórstwa węgla kamiennego. Mimo znacznej poprawy wywołanej wzrostem średnich miesięcznych cen tego surowca na rynkach ARA (do 87,0 USD/t w grudniu 2016 r.), nadal należy uznać go za niepewny w wyniku takich czynników jak:

- wzrost znaczenia Odnawialnych Źródeł Energii („OZE”): według danych Agencji Rynku Energii w 2015 r. w Polsce OZE stanowiło 13,7%⁴⁴ całego końcowego zużycia energii brutto (w 2014 r. było to 12,4% wg KE). Według planu Ministerstwa Energii w 2020 r. udział ten powinien zwiększyć się do 15%. Ponieważ Czechy przekroczyły w 2015 r. cel zakładany na rok 2020, czyli 13% udziału w produkcji energii elektrycznej z OZE, w Krajowym Planie Działań określono nowy cel na poziomie 15,3%.⁴⁵
- zamykanie kopalni przedsiębiorstwa wydobywczego węgla kamiennego OKD znajdującego się obecnie w stanie upadłości. Kolejno mają być zamykane kopalnie Paskov (I połowa 2017 r.), Darkow (do końca 2017 r.), Lazy (w 2018 r.), CSA (w 2021 r.) i CSM (w 2023 r.). Szansą na poprawę sytuacji jest znalezienie nowego właściciela lub inwestora strategicznego, jednak, jeśli to nie nastąpi do 12 kwietnia 2017 r., OKD czekać będzie likwidacja. Głównym powodem problemów finansowych jest zbyt duże zadłużenie NWR (właściciela spółki OKD) oraz zbyt wysokie koszty obsługi własnych zobowiązań. Likwidacja OKD będzie mieć istotnie negatywny wpływ na społeczeństwo z powodu utraty miejsc pracy przez górników oraz utraty ważnego partnera biznesowego wielu firm współpracujących dotąd z tą spółką. Takich firm w samych tylko Czechach może być nawet ponad 500.⁴⁶

W 2016 r. w Polsce kopalnie wydobyły 70,4 mln ton węgla kamiennego, co w porównaniu do 2015 r., w którym wydobyto 72,2 mln ton, daje spadek o 1,8 mln r/r (2,5% r/r). Powodem jest niestabilność sytuacji polskich kopalni w procesie restrukturyzacyjnym, pomimo wielu zmian wprowadzonych w przeciągu ubiegłego roku.⁴⁷

Kolejnym zagrożeniem jest trend związany z produkcją energii elektrycznej w Polsce. Według danych z Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i Rynku Bilansującego⁴⁸ w całym 2016 r. wytworzono łącznie 162 626 GWh energii elektrycznej, a rok wcześniej – 161 772 GWh. Daje to wzrost o 954 GWh r/r, czyli o 0,53% r/r. Z kolei produkcja energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym wyniosła 81 348 GWh w 2016 r., co w porównaniu z 81 883 GWh w 2015 r. wskazuje na spadek o 535 GWh r/r, czyli o 0,65% r/r mniej. Produkcja energii r/r zwiększyła się w elektrowniach wiatrowych (wzrost o 15,76% r/r, z 10 041 GWh w 2015 r. do 11 623 GWh w 2016 r.). Niezmiennie w bardzo szybkim tempie przyrasta produkcja energii z innych źródeł odnawialnych (wzrost o 100,03% r/r, z 73GWh w 2015 r. do 146 GWh w 2016 r.).⁴⁹

Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych – Złagodzenie norm i przepisów dotyczących funkcjonowania kolei w Polsce i w Czechach ma zdecydowany wpływ na możliwość łatwiejszego wejścia na rynek przewozów towarowych nowych operatorów. Dzięki temu liczba potencjalnych konkurentów cały czas ulega zmianie: w 2015 r. na rynku było obecnych 67 przewoźników, a w 2016 r. już 69 operatorów. Oprócz nowych przewoźników na rynek usług przewozu towarów koleją mogą powrócić operatorzy, którzy byli obecni na rynku wcześniej, przed 2016 r. - jeśli zdecydują się na odnowienie licencji i ponowne rozpoczęcie działalności konkurencyjnej wobec Grupy PKP CARGO.

Grupa w dalszym ciągu jest liderem na polskim rynku przewozów towarów koleją. W 2015 r. konkurencyjne przedsiębiorstwa posiadały łączny udział w przewozach pod względem masy równy 52,22%, a w 2016 r. ich udział wzrósł do 55,90%, czyli o 3,76 p.p. r/r. Pod względem pracy przewozowej konkurencja objęła udział 48,45% w 2016 r., zwiększając łączny udział

⁴³ Business Insider Polska

⁴⁴ Wysokienapiecie.pl

⁴⁵ TZBinfo - Technická Zařízení Budov

⁴⁶ Wirtualny Nowy Przemysł

⁴⁷ Polska Agencja Prasowa

⁴⁸ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁴⁹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

o 4,23 p.p. r/r (w 2015 r. udział wynosił 44,22%). Na rynku czeskim w 2016 r. AWT posiadała udział w pracy przewozowej równy 9,00%, a w 2015 r. miała udział 9,22%, co oznacza spadek o 0,22 p.p. r/r.⁵⁰

Głównymi konkurentami Grupy w przewozach kolejowych na terenie Polski są tacy operatorzy jak: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS i CTL Logistics. Przede wszystkim zajmują się oni przewozem takich towarów jak: węgiel, kruszywo, inne materiały sypkie, paliwa płynne, artykuły chemiczne, intermodal.

Dla AWT na rynku czeskim największymi konkurentami są: CD CARGO a.s., METRANS Rail s.r.o., Unipetrol Doprava s.r.o., IDS Cargo a.s., SD – Kolejova doprava a.s., Rail Cargo Carrier - Czech Republic i LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o. Działalność innych operatorów skupia się na transporcie: węgla, materiałów sypkich, paliw płynnych, materiałów chemicznych i przewozach intermodalnych.

W dalszym ciągu największe ryzyko w przewozach kolejowych w Polsce dotyczy przewozu kruszyw oraz innych produktów kluczowych dla inwestycji infrastrukturalnych, głównie ze względu na opóźnienia w realizacji przetargów oraz rozpoczynaniu fazy budowlanej rozstrzygniętych postępowań. Na rynku czeskim najbardziej ryzykowne są przewozy węgla kamiennego w związku z zamykaniem kopalń jedynej firmy wydobywającej ten surowiec – OKD.

Ryzyka w prowadzonej działalności

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową – Działalność Grupy PKP CARGO uzależniona jest od stanu infrastruktury kolejowej, a wykorzystywana sieć kolejowa charakteryzuje się niską jakością. Intensywny program modernizacji sieci kolejowej, choć docelowo wiązać się będzie z poprawą warunków użytkowania, w okresie trwania prac budowlanych i remontowych powoduje utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów. Z uwagi na zamknięcia torowe i brak przepustowości, występują też przypadki otrzymywania rozkładów jazdy na odległe terminy, co wpływa niekorzystnie na obrót wagonów, a tym samym na możliwości wykorzystania wagonów pod dalsze załadunki.

Ryzyko zmian regulacji prawnych

Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności Hałas (TSI NOI)

W Komisji Europejskiej trwają prace nad rewizją TSI Hałas, których efektem będzie najprawdopodobniej nałożenie na kolejowych przewoźników towarowych obowiązku przezbrojenia floty wagonów w kompozytowe wstawki hamulcowe, ewentualnie również zmiany zestawów kołowych, w przypadku wagonów wyposażonych z koła obręczowane. Terminy na dokonanie przezbrojenia w kompozytowe wstawki hamulcowe to według najbardziej aktualnych propozycji rok 2022 dla ruchu międzynarodowego i rok 2026 dla ruchu krajowego. Alternatywnie rozważana jest jeszcze przez KE koncepcja tzw. cichych sekcji linii kolejowych, ale jej ostateczny kształt oraz ewentualne terminy wiążące przewoźników nie są jeszcze znane. Należy zaznaczyć, że prace i analizy są w toku i ich ostateczny rezultat nie jest jeszcze znany. Zarówno PKP Cargo, jak i MIB są zaangażowane w rozmowy z KE mające na celu odsunięcie w czasie ww. terminów i odrębne podejście do polskiego taboru, jeżdżącego głównie na kołach obręczowanych.

Akt implementacyjny w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego

Projekt aktu (Akt implementacyjny do art. 13 Dyrektywy 2012/34/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego) jest przedmiotem intensywnych prac w Komisji Europejskiej (planowany termin zakończenia prac to II poł. 2017 r). Projekt ten ustanawia szczegółowe zasady korzystania z obiektów infrastruktury usługowej. Proponowane postanowienia mogą powodować ryzyka polegające na:

- zwiększeniu biurokracji oraz zwiększeniu kosztów administracyjnych funkcjonowania obiektów infrastruktury usługowej w Grupie PKP CARGO,
- konieczności przeprowadzenia zmian organizacyjnych,
- zmniejszeniu rentowności niektórych spółek z Grupy PKP CARGO.

Ograniczenie handlu w niedzielę

Obywatelski projekt ustawy o ograniczeniu handlu w niedzielę może wprowadzić ograniczenia prowadzenia działalności w niedzielę w podmiotach typu centra logistyczne, centra magazynowe, terminale kontenerowe, centra dystrybucyjne. Wejście w życie ustawy może spowodować negatywne skutki dla całego sektora TSL.

⁵⁰ SZDC

Udostępnianie Infrastruktury Kolejowej

Projekt rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie udostępniania Infrastruktury kolejowej wprowadza nowe procedury oraz terminy na składanie wniosków w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, które oddziałują na PKP CARGO S.A. w następującym zakresie:

- zamawiania tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy,
- wydłużenia terminów na składanie wniosków na indywidualny rozkład jazdy,
- zwiększenie opłat rezerwacyjnych.

Unijny system handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS)

Niepewność związana ze zmianami w unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) jest przyczyną wstrzymania przez klienta Spółki - ArcelorMittal Poland (AMP) - decyzji o remoncie wielkiego pieca nr 2 w Dąbrowie Górniczej. Ewentualna rezygnacja z pieca miałaby wpływ nie tylko na AMP, ale także np. na górnictwo i transport kolejowy. Zamknięcie wielkiego pieca oznaczałoby zasadniczą zmianę całego modelu produkcyjnego huty i wielu innych zakładów. Przede wszystkim redukcji uległby poziom produkcji surówki, a co za tym idzie również poziom dostaw surowców. Ryzyko wygaszenia jednego z dwóch aktualnie funkcjonujących wielkich pieców w Dąbrowie Górniczej powoduje zagrożenie utraty części przewozów realizowanych przez PKP CARGO S.A.

Transport drogowy stanowi rosnącą konkurencję dla Grupy – Najgroźniejszą konkurencją dla transportu kolejowego w Polsce jest transport drogowy. Rozbudowywana w większym tempie sieć drogowa w ramach obszernego programu budowy dróg krajowych oraz wolniejsze tempo modernizacji szlaków kolejowych, tymczasowe zajęcia torów i konieczność objazdów powodują, że coraz częściej do transportu towarów wybierany jest przewóz samochodowy. Coraz gęstsza sieć autostrad i dróg ekspresowych działa na niekorzyść całego rynku transportu kolejowego, nie tylko dla Grupy PKP CARGO. Według rozporządzenia Rady Ministrów z 2016 r. łączna długość dróg szybkiego ruchu miała być równa około 7 650 km, w tym 2 000 km autostrad i 5 650 dróg ekspresowych. Tylko w 2016 r. do użytku oddanych zostało 123 km autostrad i dróg ekspresowych oraz podpisano umowy na budowę około 234 km. W 2017 roku planowane jest oddanie do użytku 322 km, a w 2018 r. około 369 km dróg szybkiego ruchu.⁵¹

Coraz gęstsza sieć drogowa przy jednoczesnym zapewnieniu lepszej jakości nawierzchni ma korzystne przełożenie na koszty transportu drogowego oraz na skrócenie czasu dostawy. Dodatkowo, dostawa towaru do wskazanego odbiorcy może zostać zrealizowana bez konieczności dowozu z terminala przez inne środki transportu, jak w przypadku transportu kolejowego. Postępujące prace nad budową kolejnych odcinków dróg szybkiego ruchu skutkują postawieniem transportu kolejowego w trudniejszej pozycji konkurencyjnej.

W Czechach sieć dróg szybkiego ruchu ma łączną długość 1 225 km (stan z dnia 1 stycznia 2017 r.). Sieć ma być wydłużona o kolejne 43 km, które aktualnie są w trakcie budowy. Docelowo, po realizacji wszystkich planów budowy autostrad, sieć ma mieć łączną długość 2 134 km. Dla transportu drogowego w Republice Czeskiej ma to kluczowe znaczenie.

Baza klientów Grupy jest wysoce zależna od ograniczonej liczby gałęzi przemysłowych oraz ich dostawców – Wielu z najważniejszych klientów Grupy PKP CARGO decyduje się na zawarcie długoterminowej współpracy biznesowej podpisując kontrakty na usługi przewozowe. Jest to związane z zapewnieniem transportu dla dużej ilości towarów, m.in. węgla, kruszyw, materiałów budowlanych, rud metali, metali i wyrobów. Ryzykiem dla Grupy jest zlecenie przez klientów do zrealizowania mniejszej masy towarowej niż zadeklarowana w kontrakcie oraz możliwość nieprzedłużenia kontraktu z powodu zmiany warunków biznesowych klientów (np. braku towarów do przewozu) lub z powodu działań konkurencyjnych operatorów działających na rynku przewozów kolejowych (np. w postaci zaoferowania korzystniejszych warunków umowy handlowej). Większa liczba operatorów świadczących podobne usługi sprawia, że znalezienie klienta, dla którego będą realizowane przewozy na podobnym poziomie, jest coraz trudniejsza.

Nowe kontrakty są szczególnie istotne dla AWT, której główny klient, czyli spółka wydobywca węgla kamiennego OKD najprawdopodobniej w okresie od 2017 r. do 2023 r. ma zamknąć pięć kopalń. Pozyskanie nowych kontraktów przez AWT po akwizycji przez PKP CARGO S.A. częściowo pokrywa mniejsze przewozy dla OKD, jednak strata cały czas jest odczuwalna. Branże, w których udało się zdobyć nowe kontrakty to między innymi sektor: chemiczny, rolny, hutniczy i przewozy intermodalne.

Zmiany strukturalne w działalności kluczowych klientów – Kolejnym ryzykiem, z jakim musi mierzyć się Grupa PKP CARGO jest zmiana profilu działalności kluczowych klientów. Przede wszystkim zagrożenie wynika ze strony spółek tworzących własne spółki zależne, które zajmują się wyłącznym lub częściowym transportem ich towarów. Innym czynnikiem

⁵¹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 maja 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 784)

ryzyka jest całościowe przejęcie realizowanych przewozów przez spółkę transportową zależną, która do tej pory realizowała transport wyłącznie częściowo. W efekcie Grupa może mieć coraz mniejszy udział w transporcie ładunków takiego klienta, a spółka transportowa zależna udział ten może zwiększać. Pierwotne preferowanie spółki zależnej realizującej przewozy kolejowe na rzecz podmiotu produkcyjnego może okazać się krokiem ku późniejszemu dodatkowemu rozszerzeniu działalności spółki zależnej o przewozy realizowane dla innych firm. Istnieje więc uzasadnione ryzyko powstania kolejnego konkurencyjnego operatora kolejowego.

Innymi czynnikami ryzyka ze strony spółek będących klientami Grupy są potencjalne zmiany lokalizacji prowadzonej działalności biznesowej czy też zmiany cyklu produkcji. Może to mieć bezpośrednie przełożenie na zmianę wolumenu zlecanych Grupie przewozów.

Ryzyko w związku z ogłoszeniem niewypłacalności OKD – W dniu 11 sierpnia 2016 r. odbyło się posiedzenie Sądu Okręgowego w Ostrawie, na którym wierzyciele OKD A.S, wobec której ogłoszono niewypłacalność, podjęli decyzję o podjęciu procedury restrukturyzacji spółki OKD, zgodnie z prawem czeskim. Zgodnie z rejestrem zgłoszone w procesie wierzytelności wobec OKD zostały uznane - w tym 462,9 mln CZK (73,0 mln zł) wierzytelności należnych spółce AWT. Decyzja ta oznacza, że OKD będzie kontynuować swoją działalność w ramach opracowanego planu restrukturyzacji, obejmującego między innymi wygaszenie nierentownych kopalń. Było to jednym z warunków koniecznych do spełnienia, by uzyskać pożyczkę w wysokości 700 mln koron (około 113,2 mln zł).

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu – W związku ze wzrostem średniej wieku drużyn trakcyjnych i braku absolwentów, Grupa podjęła szereg działań mających na celu zmniejszenie ryzyka niedoborów personelu. Jednak nadal istnieje ryzyko braku kluczowych zawodów, takich jak członkowie zespołów drużyn trakcyjnych, głównie maszyniści. Grupa podejmuje jednak kroki w celu ograniczenia ryzyka. Są to m.in. kampanie rekrutacyjne, dialog z placówkami szkolnictwa technicznego, doskonalenie umiejętności personelu i poszerzanie znajomości szlaków.

Ryzyko sporów zbiorowych i strajku – Od 2 lipca 2015 r. w PKP CARGO S.A. trwał spór zbiorowy w związku z brakiem realizacji przez Zarząd Spółki postulatów wzrostu wynagrodzeń z dniem 1 lipca 2015 r. na poziomie określonym w żądaniu strony związkowej. Niemniej jednak, prowadzenie w trakcie 2016 r. partnerskiego dialogu społecznego oraz zawarcie w marcu i czerwcu 2016 r. porozumień ze stroną związkową zapewniło Spółce stabilną sytuację społeczną, umożliwiając tym samym prowadzenie działalności statutowej w atmosferze spokoju społecznego. Na mocy porozumienia z dnia 15 marca 2016 r. związki zawodowe rozwiązały Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy oraz komitety na poziomie zakładowym, a także odwołały działania protestacyjne i strajkowe w zakresie zmian strukturalno-organizacyjnych Spółki. W dniu 16 listopada 2016 r. zawarte zostało Porozumienie pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A., które zakończyło spór zbiorowy wszczęty 2 lipca 2015 r. Na jego mocy pracownikom PKP CARGO S.A. przyznana została jednorazowa nagroda specjalna, której wypłata nastąpiła w miesiącu grudniu 2016 r.

Biorąc pod uwagę powyższe, należy mieć na względzie, iż w przyszłości ewentualna akcja protestacyjno-strajkowa miałaby negatywny wpływ na wyniki finansowe Spółki. Na dzień przekazania raportu, ryzyko wystąpienia akcji protestacyjno-strajkowych nie istniało.

Ryzyko wzrostu płac – W 2017 r. na ryzyko wzrostu płac wpływ będą miały zwłaszcza dwie okoliczności:

- zobowiązanie stron Paktu Gwarancji Pracowniczych z 2 września 2013 r. w zakresie corocznego negocjowania wzrostu wynagrodzeń i jego realizacji nie później niż od dnia 1 lipca w zależności od wyniku i sytuacji finansowej Spółki (ryzyko o charakterze stałym, przewidywalne),
- prace Zespołu powołanego Decyzją Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., którego głównym zadaniem jest wypracowanie zasad ustalania wynagrodzenia zasadniczego pracownikom objętym ZUZP, zapewniających spójność przepisów wewnętrznych dotyczących warunków wynagradzania w Spółce, stanowiących zarazem realizację wystąpienia pokontrolnego OIP w Warszawie z dnia 15 października 2015 r.

Na chwilę obecną wpływ oczekiwań odnośnie ewentualnego wzrostu płac na wyniki Jednostki dominującej za 2017 r. jest trudny do określenia.

Ryzyka o charakterze finansowym

Ryzyko płynności – Zarówno PKP CARGO S.A., jak i pozostałe spółki z Grupy, narażone są na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych).

W 2015 i 2016 r. płynność Grupy utrzymywała się na poziomie zapewniającym terminowe regulowanie wszelkich wymagalnych zobowiązań. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Grupa korzystała z zewnętrznych źródeł finansowania takich jak: kredytu w rachunku bieżącym, kredytów inwestycyjnych oraz leasingu.

Na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka posiadała łącznie niewykorzystane linie kredytowe w wysokości 1 117,7 mln złotych, natomiast w przypadku Grupy niewykorzystane linie kredytowe wynosiły 1 118,3 mln złotych.

Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2016 r. 7 spółek z Grupy. W ramach umowy cash pooling, PKP CARGO S.A. ma możliwość korzystania z kredytu w rachunku bieżącym do kwoty 100 mln zł.

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 Jednostki dominującej. Zarządzanie ryzykiem rynkowym odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych. Instrumenty pochodne wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych. Transakcje zawierane są wyłącznie z wiarygodnymi partnerami, dopuszczonymi do udziału w transakcjach w wyniku zastosowania wewnętrznych procedur i podpisania odpowiednich dokumentacji.

Ryzyko walutowe – Grupa narażona była w 2016 r. na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe o okresie zapadalności do 1 miesiąca, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności do 15 lat.

Z tytułu wyceny bilansowej należności i części zobowiązań krótkoterminowych i długoterminowych wyrażonych w walutach obcych, jak i realizacji rozliczeń w walutach obcych zarówno po stronie należności jak i zobowiązań powstają przychody (dodatnie różnice kursowe) i koszty finansowe (ujemne różnice kursowe). Wartości przychodów i kosztów finansowych ulegają wahaniom w ciągu roku, co spowodowane jest zmianą kursów.

Środki pieniężne w walutach obcych zdeponowane na rachunkach bankowych wynikają z niedopasowania terminów wpływów i wydatków oraz ze względu na przewagę wpływów nad wydatkami. W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy a nie pozycje bilansowe są przedmiotem transakcji zabezpieczających.

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są częściowo równoważone przez wydatki w tej samej walucie. Celem stosowania przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto (rozumianej jako różnica wpływów nad wydatkami w walucie) narażonej na zmianę wartości w PLN.

Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, stosowano w 2016 r. transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN.

Do zabezpieczania ryzyka kursowego w 2016 r. stosowano terminowe transakcje zabezpieczające typu Forward.

Grupa w 2016 r. zabezpieczała nadwyżkę w EUR poprzez transakcje Forward na parze EUR/PLN zgodnie z poziomami i okresem zapadalności transakcji, które zostały wyznaczone zgodnie z procedurami Polityki Zarządzania Ryzykiem Finansowym.

Powyższe transakcje były zawierane przez Jednostkę dominującą i PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Szczegóły zostały przedstawione w Nocie 34.1 JSF oraz Nocie 33 SSF.

Ryzyko stopy procentowej – Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez PKP CARGO S.A. i pozostałe spółki z Grupy wg stanu na koniec 2016 roku stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres od kilku dni do 1 miesiąca w zależności od potrzeb płynnościowych Spółki.

Ponadto Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 3M, 6M, natomiast dla umów zawartych w PLN – WIBOR 1M i 3M. Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach 1 miesiąc, 3 miesiące, 6 miesięcy, w zależności od umowy.

Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M, WIBOR 3M, WIBOR 6M, EURIBOR 3M i PRIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizuje się poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych, kwartalnych i półrocznych.

Jednocześnie zgodnie z obowiązującą Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, jedna ze spółek z Grupy stosowała transakcje zabezpieczające ryzyko stopy procentowej tzw. IRS.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. w 2013 r. ze względu na posiadane finansowanie zewnętrzne oparte o zmienne stopy procentowe, zawarła transakcje IRS jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla kredytów w PLN, odpowiednio dopasowanych do założonego harmonogramu spłat rat kapitałowych. W przypadku umów leasingowych dotyczących leasingu 210 wagonów serii TALNS w roku obrotowym 2013 zawarto transakcje IRS. Na dzień bilansowy spółka zależna PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. posiadała otwarte transakcje stopy procentowej.

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

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

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

Ryzyko kredytowe związane ze środkami pieniężnymi i lokatami bankowymi jest uważane jako niskie. Wszystkie podmioty, w których spółki z Grupy lokują wolne środki pieniężne działają w sektorze finansowym. Należą do nich banki krajowe, banki zagraniczne oraz oddziały banków zagranicznych.

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).

5.5.2. Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez Spółkę i Grupę PKP CARGO celach i metodach zarządzania ryzykiem finansowym

W 2016 r. zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupa, nie zanotowały istotnych zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej.

Sytuacja finansowa jest stabilna i nie wystąpiły żadne negatywne zdarzenia powodujące zagrożenie kontynuacji działalności ani też istotnego pogorszenia sytuacji finansowej.

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Jednostki dominującej. Zarządzanie ryzykiem finansowym w Grupie PKP CARGO odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych (transakcje natychmiastowej wymiany walut – SPOT, terminowe transakcje wymiany walut – FORWARD oraz transakcje na stopę procentową – IRS), które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

W 2016 r. Jednostka dominująca stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych wykorzystując instrumenty finansowe takie jak terminowe transakcje sprzedaży walut Forward oraz kredyt inwestycyjny. Celem podjętych działań zabezpieczających jest ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR / PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Rachunkowość zabezpieczeń stosowała również spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. W celu zarządzania ryzykiem walutowym spółka ta wykorzystywała instrumenty finansowe, przede wszystkim terminowe transakcje sprzedaży walut Forward, jak również stosowała zabezpieczenia zmiennej stopy procentowej jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla swoich kredytów inwestycyjnych w zł. W tym celu zawierała transakcje terminowe na stopę procentową typu IRS.

6. Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO

6.1. Istotne informacje i zdarzenia

Tabela 49 Istotne informacje i zdarzenia, które wystąpiły w 2016 r. oraz po dniu bilansowym

Okres	Wydarzenie
styczeń	<p>Zarząd Spółki otrzymał decyzję Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów („Prezes UOKiK”) nr DOK-5/2015 z dnia 31 grudnia 2015 r. na mocy której Prezes UOKiK:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. stwierdził nadużywanie przez Spółkę pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych, polegające na przeciwdziałaniu ukształtowania się warunków niezbędnych do powstania lub rozwoju konkurencji, poprzez wprowadzenie z dniem 1 maja 2006 r. zmian w „Zasadach sprzedaży usług przewozów towarowych przez PKP CARGO S.A.” w szczególności zawartego w rozdziale I, tych zasad § 5 ust. 6 -10, który uprawniał Spółkę do odmowy podpisania umów specjalnych z przedsiębiorcami uznanymi za konkurentów Spółki; ii. stwierdził zaniechanie stosowania ww. praktyki z dniem 1 lipca 2007 r.; oraz iii. nałożył na Spółkę karę pieniężną w wysokości 14.224.272,18 zł. <p>W ocenie Zarządu Spółki decyzja Prezesa UOKiK z dnia 31 grudnia 2015 r. jest bezpodstawna. PKP CARGO S.A. złożyła do SOKiK odwołanie od Decyzji</p> <p>PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. („PKP CU”) otrzymała zawiadomienie od PKN ORLEN S.A. o spełnieniu się pierwszego z warunków zawieszających określonych w warunkowej zobowiązującej umowie sprzedaży udziałów stanowiących ok. 99,85% udziałów w kapitale zakładowym Orlen KolTrans Sp. z o.o. („KolTrans”) zawartej pomiędzy PKP CU jako kupującym, PKP CARGO S.A. jako gwarantem oraz PKN Orlen jako sprzedającym, w postaci nieskorzystania przez żadnego ze wspólników mniejszościowych KolTrans z prawa pierwszeństwa nabycia udziałów KolTrans przysługującego im na mocy umowy spółki KolTrans w terminie tam wskazanym.</p> <p>Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego powołała z dniem 19 stycznia 2016 r. Macieja Libiszewskiego na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO. Tego dnia Maciej Libiszewski zrezygnował z pełnionej funkcji członka Rady Nadzorczej Spółki.</p> <p>Rozpoczęcie realizacji umowy z konsorcjum spółek z Grupy Siemens na dostawę lokomotyw wielosystemowych – dostarczono pierwsze trzy z 15 nowych lokomotyw, którymi PKP CARGO S.A. będzie obsługiwać połączenia międzynarodowe.</p>
luty	<p>Złożenie rezygnacji z członkostwa w Zarządzie PKP CARGO S.A. przez Łukasza Hadysia – Członka Zarządu ds. Finansowych, Jacka Neskę – Członka Zarządu ds. Handlowych i Wojciecha Derdę – Członka Zarządu ds. Operacyjnych. Złożone rezygnacje wywołały skutek natychmiastowy.</p> <p>Spełniony został drugi z warunków zawieszających określonych w warunkowej zobowiązującej umowie sprzedaży udziałów Orlen KolTrans sp. z o.o., w postaci zarejestrowania przez właściwy sąd rejestrowy zmian do umowy spółki KolTrans uzgodnionych w Umowie Sprzedaży dotyczących m.in. wygaśnięcia uprawnień przysługujących PKN ORLEN w zakresie powoływania i odwoływania członków organów KolTrans, z chwilą sprzedaży przez PKN ORLEN wszystkich posiadanych udziałów w kapitale zakładowym KolTrans.</p> <p>PKP CARGO S.A. dokonało pierwszego uruchomienia kredytu zawartego z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. w dniu 16 listopada 2015 r.</p>
marzec	<p>Ze względu na odnotowany na rynku istotny spadek cen złomu w IV kwartale 2015 r., Zarząd Spółki po przeprowadzeniu analizy wpływu tej zmiany na jednostkowe i skonsolidowane sprawozdanie finansowe za rok 2015, podjął decyzję o dokonaniu – w oparciu o obowiązujące na koniec 2015 roku ceny poszczególnych klas złomu - odpisów z tytułu utraty wartości następujących aktywów:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) rzeczowych aktywów trwałych, w postaci taboru kolejowego, w kwocie 147.799 tysięcy złotych, 2) zapasów w kwocie 5.288 tysięcy złotych, 3) aktywów trwałych zaklasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 24.029 tysięcy złotych. <p>Łączna wartość powyższych odpisów aktualizujących w jednostkowym i skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za rok 2015 wynosi 143.464 tysięcy złotych po uwzględnieniu efektu podatkowego.</p> <p>Dokonane odpisy mają charakter niepieniężny i pozostają bez wpływu na sytuację płynnościową PKP CARGO S.A. oraz spełnienie kowenantów finansowych wynikających z zawartych umów kredytowych.</p> <p>15 marca 2016 r. zawarto porozumienie pomiędzy stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO („Porozumienie ZUZP”), w szczególności, w zakresie sporu zbiorowego wszczętego w dniu 2 lipca 2015 r.</p> <p>Na mocy porozumienia z dnia 15 marca 2016 r. związki zawodowe rozwiązały Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy oraz komitety na poziomie zakładowym, a także odwołały działania protestacyjne i strajkowe w zakresie zmian strukturalno-organizacyjnych Spółki. Jednocześnie Spółka doprowadziła do cofnięcia powództw z dnia 2 listopada 2015 r. związanych z ustaleniem nieistnienia sporów zbiorowych zarówno w poszczególnych zakładach Spółki, jak i na poziomie całej Spółki.</p> <p>Ponadto, strony Porozumienia ZUZP zobowiązały się, w zakresie sporu zbiorowego wszczętego 2 lipca 2015 r., w terminie do dnia 30 czerwca 2016 r. zawrzeć porozumienie stanowiące realizację, w szczególności, wystąpienia pokontrolnego Okręgowego Inspektora Pracy w Warszawie z dnia 15 października 2015 r. w sprawie wprowadzania</p>

zmian warunków wynagradzania w formie protokołów dodatkowych do ZUZP.

16 marca 2016 r. Zarząd Spółki otrzymał zawiadomienie od Morgan Stanley (Institutional Securities Group and Global Wealth Management), dotyczącym zmniejszenia przez Morgan Stanley (Institutional Securities Group and Global Wealth Management) udziału poniżej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki („WZ”). Do przekroczenia przedmiotowego progu doszło w wyniku transakcji zbycia akcji Spółki, dokonanej na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. w dniu 10 marca 2016 r. („Transakcja”). Przed Transakcją Morgan Stanley (Institutional Securities Group and Global Wealth Management) posiadał 2 380 008 akcji Spółki, stanowiących 5,31% kapitału zakładowego Spółki, uprawniających do 2 380 008 głosów na WZ, stanowiących 5,31 % ogólnej liczby głosów. Po Transakcji, Morgan Stanley (Institutional Securities Group and Global Wealth Management) posiada 2 225 827 akcji Spółki, stanowiących 4,97% kapitału zakładowego Spółki, uprawniających do 2 225 827 głosów na WZ, stanowiących 4,97 % ogólnej liczby głosów.

- 18 marca 2016 r. Zarząd podjął uchwałę w przedmiocie wystąpienia do Walnego Zgromadzenia Spółki z wnioskiem o podjęcie Uchwały dotyczącej pokrycia poniesionej straty netto w kwocie 114 125 438,44 zł wynikającej z Jednostkowego Sprawozdania z całkowitych dochodów za okres od 1 stycznia 2015 r. do 31 grudnia 2015 r. z zysków lat przyszłych oraz w przedmiocie rekomendowania Walnemu Zgromadzeniu Spółki niewypłacania dywidendy za rok obrotowy od 1 stycznia 2015 r.

- Zawarcie aneksu do Umowy kredytu inwestycyjnego z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, wydłużającego okres dostępności kredytu do dnia 3 grudnia 2016 r

Spełnienie się pierwszego z warunków zawieszających określonych w zawartej pomiędzy PKP CARGO S.A. a Euronafł Trzebinia Sp. z o.o. ("Euronafł") warunkowej zobowiązującej umowie Sprzedaży, w postaci uzyskania przez spółkę

- Orlen KolTrans Sp. z o.o. ("KolTrans") oraz Euronafł zbieżnych indywidualnych interpretacji podatkowych właściwych organów podatkowych, tj. w obu przypadkach potwierdzających klasyfikację ZCP Kolej, jako zorganizowanej części przedsiębiorstwa w rozumieniu właściwych przepisów prawa.
- Cofnięcie powództw związanych z ustaleniem nieistnienia sporów zbiorowych w poszczególnych Zakładach Spółki oraz na poziomie całej Spółki.
- Ustalenie przez Radę Nadzorczą Spółki tekstu jednolitego Statutu Spółki

Podjęcie przez Radę Nadzorczą uchwał dot. powołania w skład Zarządu PKP CARGO S.A. z dniem 1 kwietnia 2016 r.:

- 1) Grzegorza Fingasa, na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych,
- 2) Arkadiusza Olewnika, na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych,
- 3) Jarosława Klaseę, na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych.

- Podjęcie przez Radę Nadzorczą uchwały w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A.

Pozytywna opinia Rady Nadzorczej dotycząca przedłożonego przez Zarząd PKP CARGO S.A. wniosku na Walne Zgromadzenie Spółki w sprawie pokrycia z zysków lat przyszłych straty netto poniesionej przez Spółkę w roku 2015 oraz nie wypłacenia dywidendy za rok obrotowy od 1 stycznia 2015 r. do 31 grudnia 2015 r.

- W roku zakończonym 31 grudnia 2015 PGK nie osiągnęła zakładanej rentowności na poziomie 3% - w związku z powyższym drugi rok podatkowy PGK został zakończony 31 marca 2016 roku, a tym samym PGK przestała istnieć.

kwiecień

- PKP CARGO S.A. rozpoczęła realizację przewozów 15 nowych pojazdów szynowych Flirt 3 z fabryki Stadlera w Siedlcach na Węgry. Największy polski operator kolejowy samodzielnie dostarczył je do granicy słowacko-węgierskiej. Stamtąd pojazdy przejmie przewoźnik węgierski.

- Podpisano porozumienie w sprawie rozpoczęcia działalności Polskiej Grupy Górniczej (PGG). Powstanie ona w miejsce Kompanii Węglowej.

DB Schenker Rail Polska zmienił nazwę na DB Cargo Polska. Zmiana nazwy oraz marki podyktowana jest przekształceniami strukturalnymi i nowym nazewnictwem jakie zostało wprowadzone na poziomie grupy Deutsche Bahn. W minionym roku działalność kolejowa, pasażerska i towarowa, połączona została w jeden organizacyjny obszar, w którym przewozy towarowe realizowane są pod nazwą DB Cargo. Pod marką DB Schenker działać będzie nadal jednostka biznesowa DB Schenker Logistics.

maj

- Czeskie konsorcjum węglowe OKD złożyło do sądu wnioski o ogłoszenie upadłości. Grupa AWT nadal świadczyć będzie usługi dla OKD, jednak w celu wykluczenia ryzyka niewłaściwego i nieterminowego regulowania frachtów, wdrożona została zasada regulowania należności w formie przedpłat za świadczone usługi.

- Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę o pokryciu z zysków lat przyszłych straty netto poniesionej przez Spółkę w roku 2015 oraz nie wypłacać dywidendy za rok obrotowy od 1 stycznia 2015 r. do 31 grudnia 2015 r.

Z dniem 11 maja 2016 r. wygasł mandat Członka Zarządu ds. Pracowniczych, Dariusza Browarka.

- Z dniem 11 maja 2016 r. Zwyczajne Zgromadzenie Akcjonariuszy podjęło Uchwałę w sprawie powołania do Rady Nadzorczej Raimondo Eggink i Zofii Dzik spełniających kryteria niezależności w rozumieniu §20 i 21 Statutu Spółki. Z dniem 11 maja 2016 r. PKP S.A. do składu Rady Nadzorczej VI kadencji Spółki PKP CARGO S.A. powołało następujące osoby: Mirosława Pawłowskiego, Andrzeja Wacha, Małgorzatę Kryszkiewicz, Czesława Warszewicza,

Jerzego Kleniewskiego.

- PKP CARGO S.A. wygrała przetarg na przewozy węgla dla Grupy Enea z lubelskiej Bogdanki do elektrowni w Kozienicach. W ramach nowego kontraktu Spółka w okresie 15 miesięcy przetransportuje ponad 5 mln ton węgla.
- Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwałę w sprawie powołania z dniem 20 maja 2016 r. zgłoszonych kandydatów na przedstawicieli pracowników w Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A. VI kadencji:
- - Krzysztofa Czarnoty,
 - Marka Podskalnego,
 - Tadeusza Stachaczyńskiego.

-
- PKP CARGO S.A. wygrała przetarg na przewozy węgla dla Grupy Enea ze śląskich kopalń do elektrowni w Kozienicach. W ramach nowego kontraktu PKP CARGO S.A. w okresie 12 miesięcy przetransportuje 1,25 mln ton węgla.

- Rozpoczęcie działalności operacyjnej przez spółkę spedycyjną w Niemczech – PKP CARGO CONNECT GmbH z siedzibą w Hamburgu. Głównym jej zadaniem jest spedycja ukierunkowana na transport intermodalny, morski i drogowy w Niemczech i Europie Zachodniej.

Zawarcie porozumienia pomiędzy stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. („Porozumienie ZUZP”). Na mocy Porozumienia ZUZP, Strony postanowiły odroczyć termin zawarcia porozumienia stanowiącego realizację wystąpienia pokontrolnego Okręgowego Inspektora Pracy w Warszawie z dnia 15 października 2015 r., do dnia 31 grudnia 2016 roku oraz w tym terminie zawrzeć porozumienie kończące spór zbiorowy, zawisły w Spółce od dnia 2 lipca 2015 r.

- Powołanie Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

czerwiec

- PKP CARGO S.A. i Grupa Azoty podpisały dwuletni kontrakt na przewozy ponad 4 mln ton produktów nawozowych i chemicznych oraz surowców dla spółek z Grupy Azoty. Szacunkowa łączna wartość kontraktu wynosi blisko 200 mln zł.

- PKP CARGO S.A. oraz jej spółka zależna PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. podjęły decyzje o wykonaniu prawa odstąpienia od warunkowej zobowiązującej umowy sprzedaży 40.796 udziałów, stanowiących ok. 99,85% udziałów w kapitale zakładowym Orlen KolTrans sp. z o.o. zawartej z PKN Orlen S.A. oraz PKP CARGO S.A. wykonała prawo odstąpienia od warunkowej zobowiązującej umowy sprzedaży zorganizowanej części przedsiębiorstwa Euronaft Trzebinia sp. z o.o. Odstąpienie od Umów Sprzedaży nie przewiduje skutków finansowych dla PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. wynikających z ich rozwiązania.

- Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. dokonała wyboru firmy audytorskiej BDO Sp. z o.o. jako podmiotu uprawnionego do przeprowadzenia badania jednostkowych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. za lata 2016 – 2018 oraz przeglądu półrocznych skróconych jednostkowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. w latach 2016 - 2018 sporządzonymi zgodnie z MSSF.

- Prezes Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, Powiatu Wolsztyńskiego i Miasta Wolsztyn podpisali umowę o utworzeniu instytucji kultury na bazie Parowozowni Wolsztyn.

-
- PKP CARGO S.A. zleciła sporządzenie ekspertyzy dotyczącej poprawności metodycznej wyceny AWT B.V. sporządzonej na potrzeby nabycia pakietu 80% udziałów tego przedsiębiorstwa przez PKP CARGO S.A. Ekspertyza wykazała odstępstwa od metodyki szacowania wartości przedsiębiorstwa oraz błędy w założeniach do wyceny i w jej technice, które mogły wpłynąć na zawyżenie rekomendowanej wartości tego przedsiębiorstwa, co mogło spowodować, że wartość transakcji wykraczała poza poziom akceptowalny dla typowego, racjonalnie działającego inwestora.

- Powołanie przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. z dniem 14 lipca 2016 r. zgłoszonego kandydata na przedstawiciela pracowników w Zarządzie PKP CARGO S.A. - Zenona Kozendry.

lipiec

- Zawarcie z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym umowy kredytowej, na podstawie której udostępniony zostanie Spółce kredyt inwestycyjny do maksymalnej wysokości 40 mln euro, przeznaczony na finansowanie i/lub refinansowanie zakupu lokomotyw wielosystemowych.

- Prezes UTK zatwierdził stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz stawki jednostkowe opłat dodatkowych do infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP PLK, które będą obowiązywać od 11 grudnia 2016 r. Zatwierdzony cennik PKP PLK spowoduje nieznaczną obniżkę stawek w opłacie podstawowej oraz wzrosty większości stawek opłat dodatkowych i opłat z tytułu usług podstawowych dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

sierpień

- Na posiedzeniu Sądu Okręgowego w Ostrawie, wierzyciele spółki OKD A.S wobec której ogłoszono niewypłacalność, podjęli decyzję o podjęciu procedury restrukturyzacji wobec spółki OKD, zgodnie z prawem czeskim. Zgodnie z rejestrem, zgłoszone w procesie wierzytelności wobec OKD zostały uznane - w tym 462,9 mln Kc (73,0 mln zł) wierzytelności należnych spółce AWT. Decyzja oznacza, że OKD będzie kontynuować swoją działalność w ramach

opracowanego planu restrukturyzacji, obejmującego m.in. wygaszenie nierentownych kopalń.

Otrzymał od MetLife PTE S.A. zawiadomienia, iż zarządzany przez nie MetLife Otwarty Fundusz Emerytalny („OFE”) zwiększył zaangażowanie powyżej 5% ogólnej liczby głosów w Spółce PKP CARGO S.A. Zwiększenie zaangażowania powyżej 5% nastąpiło w wyniku zakupu akcji Spółki PKP CARGO S.A. w dniu 10 sierpnia 2016 r. Bezpośrednio przed zmianą udziału OFE posiadał 2 162 347 akcji, co stanowiło 4,83% kapitału zakładowego Spółki PKP CARGO S.A. i uprawniało do 2 162 347 głosów na Walnym Zgromadzeniu, co stanowiło 4,83 % ogółu głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki PKP CARGO S.A. Aktualnie OFE posiada 2 494 938, co stanowi 5,57% kapitału zakładowego Spółki PKP CARGO S.A. i uprawnia do 2 494 938 głosów na Walnym Zgromadzeniu, co stanowi 5,57% ogółu głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki PKP CARGO S.A.

wrzesień

Z uwagi na złożony 3 maja 2016 r. wniosek o niewypłacalność OKD a.s. zostały przeprowadzone testy na utratę wartości aktywów Grupy AWT na dzień 30 czerwca 2016 r. oraz dokonano oceny realizowalności należności od OKD. W wyniku przeprowadzonych prac, Zarząd Spółki uchwałą z dnia 26 września 2016 r. postanowił ująć w Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy PKP CARGO sporządzonym za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2016 r.:

- odpisy z tytułu trwałej utraty wartości aktywów Grupy AWT w kwocie 35 mln zł
- odpisy aktualizujące wartość należności z tytułu dostaw i usług w kwocie 63 mln zł.

Spółki z Grupy AWT zawarły umowę kredytową z następującymi instytucjami: ING Bank N.V., UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s., Raiffeisenbank a.s. w celu refinansowania zobowiązań wynikających z wcześniej zawartych umów kredytowych. Zobowiązania będące przedmiotem refinansowania zostały spłacone w całości w dniu 30 września 2016 r.

- PKP Cargo ogłosiło przetarg nieograniczony na leasing wraz z dostawą 180 nowych wagonów z opcją ich późniejszego wykupu.

Otrzymał zawiadomienia, że w wyniku nabycia akcji spółki PKP CARGO S.A. rozliczonych w dniu 10 października 2016 r. Nationale – Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny zwiększył stan posiadania akcji Spółki, o co najmniej 2% głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki. Przed nabyciem akcji Fundusz posiadał 6 535 170 akcji Spółki, stanowiących 14,59% kapitału zakładowego Spółki i był uprawniony do 6 535 170 głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki, co stanowiło 14,59% ogólnej liczby głosów.

W dniu 10 października 2016 r. na rachunku papierów wartościowych Funduszu znajdowało się 6 699 668 akcji Spółki, co stanowi 14,96% kapitału zakładowego Spółki. Akcje te uprawniają do 6 699 668 głosów na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy Spółki, co stanowi 14,96% ogólnej liczby głosów.

październik

Otrzymał zawiadomienia od Nationale-Nederlanden PTE S.A., że w wyniku nabycia akcji spółki PKP CARGO S.A. w transakcjach na GPW w Warszawie, rozliczonych w dniu 12 października 2016 r. Nationale – Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny, zwiększył stan posiadania akcji Spółki powyżej 15% głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki.

- Przed rozliczeniem transakcji nabycia akcji, tj. na dzień 11 października 2016 r. Fundusz posiadał 6 711 846 akcji Spółki, co stanowiło 14,99% kapitału zakładowego Spółki i były uprawniony do 6 711 846 głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki, co stanowiło 14,99% ogólnej liczby głosów.

Po rozliczeniu transakcji w dniu 12 października 2016 r. na rachunku papierów wartościowych Funduszu znajdowało się 6 854 195 akcji Spółki, co stanowi 15,30% kapitału zakładowego Spółki. Akcje te uprawniają do 6 854 195 głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki, co stanowi 15,30% ogólnej liczby głosów.

- Zawarcie umowy sprzedaży energii elektrycznej i usługi dystrybucji pomiędzy PKP CARGO S.A., a spółką PKP Energetyka S.A. Przedmiotem umowy jest sprzedaż energii elektrycznej (trakcyjnej) oraz świadczenie usług dystrybucji energii trakcyjnej na potrzeby prowadzenia działalności przewozowej trakcją elektryczną.

Umowa obowiązuje od dnia zawarcia na czas określony do dnia 31 grudnia 2018 r. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 700 mln zł netto (861 mln zł brutto).

- Zawarcie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2016/2017 pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 11 grudnia 2016 r. do dnia 9 grudnia 2017 r. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 615,1 mln zł netto (756,6 mln zł brutto).

listopad

- Spółka CARGOTOR została beneficjentem wsparcia z Instrumentu Łącząc Europę (CEF). CARGOTOR otrzyma wsparcie w wysokości 3,2 mln EUR na „Modernizację infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeladunkowym Małaszewicze korytarza 8 linii towarowych na granicy UE z Białorusią” (prace studyjne).

PKP CARGO S.A. podpisało memorandum o współpracy z przedstawicielami prowincji Xinjiang. W podpisanym dokumencie obie strony wyraziły zainteresowanie współpracą i zapewniły o strategicznym, aktywnym partnerstwie w realizacji projektu Suchy Międzynarodowy Port Urumqi i Kolejowy Szlak Polska-Chiny, którego celem jest poprawa usług logistycznych w obsłudze wymiany handlowej między Chinami i Polską.

- Zawarcie w dniu 16 listopada 2016 r. porozumienia pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. Zawarcie Porozumienia kończy spór zbiorowy wszczęty 2 lipca 2015 r. Na mocy Porozumienia, Strony postanowiły z okazji 15-lecia powstania Spółki, wypłacić jednorazową nagrodę specjalną w kwocie 800 zł brutto dla pracowników PKP CARGO S.A. będących w stanie zatrudnienia

i posiadających minimum 1 rok stażu pracy. Ponadto, Strony postanowiły powołać zespół w celu realizacji wystąpienia pokontrolnego Okręgowego Inspektora Pracy w Warszawie z 15 października 2015 r.

grudzień	<ul style="list-style-type: none">Spółka AWT a.s. podpisała umowę na grant z Agencją Wykonawczą ds. Innowacyjności i Sieci (INEA). Dotacja w wysokości 5,88 mln EUR została pozyskana z programu CEF (Łącząc Europę) na wsparcie prac przygotowawczych i III etapu budowy multimodalnego terminalu kontenerowego w Paskowie.Prezes UTK zatwierdził stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej CARGOTOR Sp. z o.o., dla rozkładu jazdy pociągów 2016/2017.
styczeń 2017	<ul style="list-style-type: none">PKP CARGO S.A. zawarła aneks do Umowy kredytu inwestycyjnego z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A., wydłużający okres dostępności środków dla spółek z Grupy PKP CARGO.
marzec 2017	<ul style="list-style-type: none">Złożenie rezygnacji z pełnienia funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. przez Pana Mirosława Pawłowskiego.Powołanie Pana Krzysztofa Mamińskiego z dniem 6 marca 2017 r. do składu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.Złożenie rezygnacji z pełnienia funkcji Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. przez Pana Jerzego KleniewskiegoW dniu 14 marca 2017 r. Jednostka dominująca zawarła aneks do Umowy kredytu inwestycyjnego z dnia 16 listopada 2015 r. z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Zgodnie z treścią Aneksu, kredyt będzie dostępny do dnia 27 grudnia 2017 r. w kwocie 67.850.591,20 EURPowołanie Pana Władysława Szczepkowskiego z dniem 14 marca 2017 r. do składu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A..

Źródło: Opracowanie własne

6.2. Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO

Porozumienie pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy

Od 2 lipca 2015 r. w PKP CARGO S.A. trwał spór zbiorowy. W 2016 r. prowadzono partnerski dialog społeczny oraz zawarto w marcu i czerwcu 2016 r. porozumienia ze stroną związkową, co zapewniło Spółce stabilną sytuację społeczną, umożliwiając tym samym prowadzenie działalności statutowej w atmosferze spokoju społecznego. W dniu 16 listopada 2016 r. zawarte zostało Porozumienie pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A., które zakończyło spór zbiorowy wszczęty 2 lipca 2015 r. Na mocy Porozumienia, Strony postanowiły z okazji 15-lecia powstania Spółki, wypłacić jednorazową nagrodę specjalną w kwocie 800 zł brutto dla pracowników PKP CARGO S.A. będących w stanie zatrudnienia i posiadających minimum 1 rok stażu pracy.

Sytuacja na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Sektor usług towarowych przewozów kolejowych jest ściśle uzależniony od koniunktury na rynku węgla, kruszyw, koksu, rud żelaza, metali, produktów rafinacji ropy naftowej, wyrobów chemicznych, a także od sytuacji na rynku przewozów kontenerowych. Dynamika wolumenów towarów przewożonych przez spółki realizujące przewozy w Grupie PKP CARGO jest silnie powiązana ze zmianami w przewozach w obrębie wymienionych poszczególnych grup towarów.

Najważniejszym działem przemysłu ze względu na prowadzoną przez Grupę działalność transportową nadal pozostaje branża wydobywcia i przetwórstwa węgla kamiennego. Mimo znacznej poprawy wywołanej wzrostem średnich miesięcznych cen tego surowca na rynkach ARA (do 87,0 USD/t w grudniu 2016 r.), nadal należy uznać go za niepewny w wyniku takich czynników jak:

- wzrost znaczenia Odnawialnych Źródeł Energii („OZE”): według danych Agencji Rynku Energii w 2015 r. w Polsce OZE stanowiło 13,7%⁵² całego końcowego zużycia energii brutto (w 2014 r. było to 12,4% wg KE). Według planu Ministerstwa Energii w 2020 r. udział ten powinien zwiększyć się do 15%. Ponieważ Czechy przekroczyły w 2015 r. cel

⁵² Wysokienapiecie.pl

zakładany na rok 2020, czyli 13% udziału w produkcji energii elektrycznej z OZE, w Krajowym Planie Działań określono nowy cel na poziomie 15,3%.⁵³

- zamykanie kopalni przedsiębiorstwa wydobywczego węgla kamiennego OKD znajdującego się obecnie w stanie upadłości. Kolejno mają być zamykane kopalnie Paskov (I połowa 2017 r.), Darkow (do końca 2017 r.), Lazy (w 2018 r.), CSA (w 2021 r.) i CSM (w 2023 r.). Szansą na poprawę sytuacji jest znalezienie nowego właściciela lub inwestora strategicznego, jednak, jeśli to nie nastąpi do 12 kwietnia 2017 r., OKD czekać będzie likwidacja. Głównym powodem problemów finansowych jest zbyt duże zadłużenie NWR (właściciela spółki OKD) oraz zbyt wysokie koszty obsługi własnych zobowiązań. Likwidacja OKD będzie mieć istotnie negatywny wpływ na społeczeństwo z powodu utraty miejsc pracy przez górników oraz utraty ważnego partnera biznesowego wielu firm współpracujących dotąd z tą spółką. Takich firm w samych tylko Czechach może być nawet ponad 500.⁵⁴

W 2016 r. w Polsce kopalnie wydobyły 70,4 mln ton węgla kamiennego, co w porównaniu do 2015 r., w którym wydobyto 72,2 mln ton, daje spadek o 1,8 mln r/r. (2,5% r/r). Powodem jest niestabilność sytuacji polskich kopalni w procesie restrukturyzacyjnym, pomimo wielu zmian wprowadzonych w przeciągu ubiegłego roku.⁵⁵

Kolejnym zagrożeniem jest trend związany z produkcją energii elektrycznej w Polsce. Według danych z Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i Rynku Bilansującego⁵⁶ w całym 2016 r. wytworzono łącznie 162 626 GWh energii elektrycznej, a rok wcześniej – 161 772 GWh. Daje to wzrost o 954 GWh r/r, czyli o 0,5% r/r. Z kolei produkcja energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym wyniosła 81 348 GWh w 2016 r., co w porównaniu z 81 883 GWh w 2015 r. wskazuje na spadek o 535 GWh r/r, czyli o 0,7% r/r mniej. Produkcja energii r/r zwiększyła się w elektrowniach wiatrowych (wzrost o 15,8% r/r, z 10 041 GWh w 2015 r. do 11 623 GWh w 2016 r.). Niezmiennie w bardzo szybkim tempie przyrasta produkcja energii z innych źródeł odnawialnych (wzrost o 100,0% r/r, z 73GWh w 2015 r. do 146 GWh w 2016 r.).⁵⁷

Sytuacja na rynku przewozów miała negatywny wpływ na osiągnięte w 2016 r. przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych zarówno przez PKP CARGO S.A. (3,1 mld zł, tj. spadek o 7,9% względem roku 2015), jak i Grupę (3,6 mld zł, tj. spadek o 3,1% względem roku 2015).

Sytuacja w czeskim sektorze węglowym - niewypłacalność OKD a.s.

11 sierpnia 2016 r. na posiedzeniu Sądu Okręgowego w Ostrawie, wierzyciele spółki OKD A.S wobec której ogłoszono niewypłacalność, podjęli decyzję o podjęciu procedury restrukturyzacji wobec spółki OKD, zgodnie z prawem czeskim. Zgodnie z rejestrem, zgłoszone w procesie wierzytelności wobec OKD zostały uznane - w tym 462,9 mln Kc (73,0 mln zł) wierzytelności należnych spółce AWT. Decyzja oznacza, że OKD będzie kontynuować swoją działalność w ramach opracowanego planu restrukturyzacji, obejmującego m.in. wygaszenie nierentownych kopalń – było to jednym z warunków koniecznych do spełnienia, by uzyskać pożyczkę w wysokości 700 mln koron (około 113,2 mln zł).

Koszty dostępu do infrastruktury

Wyniki działalności zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupy PKP CARGO, są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury w 2016 r. stanowił ok. 20,1% kosztów operacyjnych PKP CARGO S.A. oraz ok. 14,6% kosztów operacyjnych w Grupie PKP CARGO.

W 2016 r. w dostępie do infrastruktury na infrastrukturze PKP PLK oraz prywatnych zarządców krajowych, a także zarządców zagranicznych obowiązywały kolejno cenniki dla rozkładu jazdy od 13 grudnia 2015 r. do 10 grudnia 2016 r. oraz cenniki od 11 grudnia 2016 r. do 9 grudnia 2017 r.

Na infrastrukturze krajowej w zakresie części usług związanych z dostępem do infrastruktury kolejnej cenniki powodowały zazwyczaj podwyżki opłat, a tym samym wzrost kosztów korzystania z dostępu do infrastruktury, mający wpływ na wyniki zarówno Spółki, jak i Grupy PKP CARGO. Przykładem takiej zmiany było wprowadzenie od dnia 13 grudnia 2015 r. na infrastrukturze zarządzanej przez PKP PLK S.A. odrębnych opłat do infrastruktury szerokotorowej (1520 mm).

W RJ 2016/2017 PKP PLK wprowadziła w cenniku nieznaczną obniżkę stawek opłaty podstawowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm oraz zwiększenia większości stawek opłat dodatkowych i opłat z tytułu usług podstawowych dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Pozostali zarządcy krajowi w RJ 2016/2017 w większości dokonali podniesienia stawek za minimalny dostęp, usługi dodatkowe, usługi podstawowe związane z dostępem do urządzeń.

⁵³ TZBinfo - Technická Zařízení Budov

⁵⁴ Wirtualny Nowy Przemysł

⁵⁵ Wirtualny Nowy Przemysł

⁵⁶ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁵⁷ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

Zarządcy zagraniczni w takich krajach jak Niemcy, Holandia, Węgry, Austria oprócz Słowacji i Czech również dokonali podwyżek stawek opłat do infrastruktury w RJ 2016/2017.

Dodatkowo, działalność Grupy PKP CARGO uzależniona jest od stanu infrastruktury kolejowej, a wykorzystywana sieć kolejowa charakteryzuje się niską jakością. Intensywny program modernizacji sieci kolejowej, choć docelowo wiązać się będzie z poprawą warunków użytkowania, w okresie trwania prac budowlanych i remontowych powoduje utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów.

Regulacje techniczne dotyczące taboru

Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Grupy. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych napraw okresowych. Mogą również zależeć od wymogów wynikających z przepisów unijnych.

6.3. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO

Umowy z dostawcami

Podpisanie znaczącej umowy z PKP PLK S.A.

W dniu 29 listopada 2016 r. została podpisana Umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2016/2017 pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 11 grudnia 2016 r. do dnia 9 grudnia 2017 r.

Przedmiotem Umowy jest udostępnienie Spółce przez PKP PLK infrastruktury kolejowej w celu realizacji przewozów towarów w rozkładzie jazdy pociągów 2016/2017. Na podstawie Umowy PKP PLK świadczy usługi podstawowe w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, które obejmują między innymi sporządzanie rocznego rozkładu jazdy w porozumieniu z PKP CARGO S.A., zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej zgodnie z przydzielonymi trasami pociągów, udostępnianie urządzeń sieci trakcyjnej, kierowanie i prowadzenie ruchu, w tym wykorzystywanie przez Spółkę częstotliwości sieci radiołączności kolejowej oraz zapewnienie na żądanie Spółki informacji związanych z przejazdem pociągu. W ramach Umowy PKP PLK świadczy również usługi podstawowe dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz usługi dodatkowe, w tym obejmujące zapewnianie wsparcia w związku z niestandardowymi ładunkami i przygotowaniem oraz uruchamianiem pociągów.

Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej naliczane są w oparciu o Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK obowiązujący od 11 grudnia 2016 r. zatwierdzony przez Prezesa UTK Decyzją Nr DRRKWKL.730.5.2016.RK z dnia 27 lipca 2016 r. oraz postanowienia Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2016/2017. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 615,1 mln zł netto (756,6 mln zł brutto).

Podpisanie znaczącej umowy z PKP Energetyka S.A.

W dniu 27 października 2016 r. została zawarta Umowa Sprzedaży Energii Elektrycznej i Usługi Dystrybucji pomiędzy PKP CARGO S.A. a PKP Energetyka S.A.

Przedmiotem Umowy jest sprzedaż energii elektrycznej („Energia Trakcyjna”) oraz świadczenie usług dystrybucji Energii Trakcyjnej na potrzeby prowadzenia działalności przewozowej trakcją elektryczną pociągami należącymi do PKP CARGO S.A. oraz na potrzeby pociągów uruchamianych przez innych przewoźników z wykorzystaniem lokomotyw elektrycznych Spółki, którzy nie są obciążani za zużywaną energię elektryczną na podstawie odrębnych umów. Umowa określa wielkość mocy umownej w okresie rozliczeniowym i prognozowaną wielkość zużycia Energii Trakcyjnej.

Umowa obowiązuje od dnia zawarcia na czas określony do dnia 31 grudnia 2018 r. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 700,0 mln zł netto (861,0 mln zł brutto).

Umowy z odbiorcami

Zawarcie umowy z Grupą Azoty

W dniu 23 czerwca 2016 r. pomiędzy Grupą Azoty i PKP CARGO S.A. podpisany został dwuletni kontrakt na przewozy ponad 4 mln ton produktów nawozowych i chemicznych oraz surowców dla spółek z Grupy Azoty. Szacunkowa łączna wartość kontraktu wynosi blisko 200 mln zł. Współpracę między PKP CARGO a Grupą Azoty regulują umowa ramowa oraz oddzielne umowy wolumenowe z pięcioma spółkami chemiczno-nawozowego potentata. Jest to kontynuacja dotychczasowej współpracy pomiędzy tymi podmiotami.

Zawarcie umowy z PGNiG Termika

W pierwszej połowie września 2016 r. PKP CARGO S.A. podpisała z PGNiG Termika umowę na transport węgla kamiennego ze Śląska do dwóch elektrociepłowni i jednej ciepłowni Termiki w Warszawie. Kontrakt będzie realizowany od stycznia do grudnia 2017 r. Jego szacowana wartość w okresie obowiązywania przekracza 28 mln zł. W ramach nowej umowy PKP CARGO S.A. przewiezie węgiel kamienny od kilku producentów ze Śląska, w tym Katowickiego Holdingu Węglowego, Jastrzębskiej Spółki Węglowej, Polskiej Grupy Górniczej (dawniej Kompanii Węglowej), Spółki Restrukturyzacji Kopalń, PG Silesia i Węglokoksu Kraj do trzech warszawskich zakładów PGNiG Termika: Elektrociepłowni Siekerki, Elektrociepłowni Żerań i Ciepłowni Kawęczyn.

Zawarcie umów z Grupą Enea

PKP CARGO S.A. podpisała kontrakty na przewozy węgla dla Grupy Enea - transport węgla do elektrowni Enei w Kozienicach ze śląskich kopalń (12 miesięcy, ok. 37 mln zł) oraz z kopalni LW Bogdanka (15 miesięcy, ok. 54 mln zł).

Zawarcie umowy ENGIE Energia Polska

Grupa PKP CARGO podpisała ze spółką ENGIE Energia Polska (dawniej GDF Suez Polska) umowę na przewozy węgla w 2016 r. Na jej podstawie przetransportowane zostanie 2,1 mln ton węgla ze śląskich kopalń i LW Bogdanka do elektrowni w Połańcu w województwie świętokrzyskim.

Umowy kredytowe

Zawarcie umowy kredytowej z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym

W dniu 19 lipca 2016 r. PKP CARGO S.A. zawarło Umowę kredytu inwestycyjnego z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym do maksymalnej kwoty 40.000.000,00 EUR (EURIBOR lub WIBOR + marża). Kredyt został udzielony na finansowanie i/lub refinansowanie zakupu lokomotyw wielosystemowych. Kredyt dostępny jest do 19.07.2020 r. Kredyt może być uruchamiany w EUR lub PLN. Całkowita spłata kredytu powinna nastąpić do 19.07.2035 r.

Zawarcie umowy kredytowej z ING Bank N.V., UniCredit Bank Czech Republik and Slovakia, a.s. i Raiffeisenbank a.s.

W dniu 26 września 2016 r. Spółki z Grupy AWT zawarły umowę w zakresie refinansowania zobowiązań kredytowych z następującymi instytucjami: ING Bank N.V., UniCredit Bank Czech Republik and Slovakia, a.s., Raiffeisenbank a.s. do maksymalnej kwoty 27,5 mln EUR (w tym do 16,5 mln EUR (oprocentowanie stałe) oraz równowartości 11,0 mln EUR w CZK (PRIBOR + marża). Całkowita spłata kredytu powinna nastąpić do 26.09.2021 r.

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

Jednostka dominująca nie publikowała prognoz finansowych na podstawie § 5 ust.1 pkt 25 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim, tj. z dnia 27 czerwca 2013 r. (Dz. U. z 2014, poz. 133 z późniejszymi zmianami) dotyczących wyników Spółki i Grupy PKP CARGO w 2016 r.

7. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

7.1. Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

Sytuacja gospodarcza w Europie

Koniunktura gospodarcza państw oraz całego otoczenia makroekonomicznego, w których PKP CARGO świadczy usługi przewozowe, ma bezpośrednie odzwierciedlenie w prowadzonej przez PKP CARGO działalności biznesowej. Wykonana praca przewozowa transportu kolejowego jest silnie skorelowana nie tylko z dynamiką PKB, ale również z okresami spadków i wzrostów gospodarki czy długotrwałymi wahaniami w poszczególnych gałęziach przemysłu.

Obecnie na całą branżę transportu towarów (w tym transport towarów koleją) wpływ ma także stosunek partnerów biznesowych do otwartości w wymianie handlowej. W Unii Europejskiej wymiana handlowa przebiegała do tej pory bez większych problemów, jednak po decyzji Wielkiej Brytanii o opuszczeniu Unii można spodziewać się zmian w funkcjonowaniu zarówno wspólnego unijnego rynku, jak i rynku brytyjskiego.

Sytuacja na rynku przewozów

Zmniejszona masa towarowa, która została przewieziona przez kolej w Polsce w 2016 r. była wynikiem m.in. opóźnień w rozpoczynaniu fazy budowania w pracach infrastrukturalnych lub opóźnień w samym rozstrzygnięciu przetargów. Przede wszystkim należy tu brać pod uwagę budowę dróg, infrastruktury kolejowej i bloków energetycznych. Powoli obserwowane jest ożywienie w transporcie kruszyw, z uwagi na coraz większą liczbę realizowanych projektów. Grupa jest przygotowana na potencjalne wzmożone przewozy materiałów budowlanych – zarówno pod względem taborowym, jak i zasobów ludzkich.

Wpływ na sytuację na rynku przewozów ma także zapotrzebowanie na rudy metali. Obserwowane zmniejszone zapotrzebowanie na ten surowiec wynika z sytuacji w przemyśle metalurgicznym na rynkach światowych (spowolnienie gospodarcze w Chinach powoduje zmniejszone zapotrzebowanie na stal) i nie pozostaje bez wpływu na wielkość przewozów metali i rud realizowanych przez Grupę PKP CARGO.

Szczególnie dynamiczny rozwój przewiduje się w kolejnych latach dla rynku przewozów intermodalnych. Grupa pozostaje aktywnie zaangażowana w obsługę przewozów na linii Nowego Jedwabnego Szlaku. Nadrzędnym celem projektu jest zwiększenie wolumenów lądowego transportu intermodalnego w relacji Chiny – Europa Zachodnia przez Małaszewicze oraz w drodze powrotnej do Azji. Rozwój wymiany handlowej pomiędzy Polską a Chińską Republiką Ludową ma być ułatwiony dzięki podpisaniu umów handlowych i porozumień dwustronnych, co stanowi istotny czynnik dla rozwoju przewozów intermodalnych realizowanych przez Grupę.

Sytuacja na rynku surowców energetycznych

Ze względu na główne grupy towarowe przewozów kolejowych, przemysł paliwowo-energetyczny w dalszym ciągu ma być najważniejszym sektorem gospodarki. Koniunktura w sektorze nieprzerwanie będzie wpływać na wielkość przewozów oraz rynku transportu towarowego.

Przewozy węgla stanowią podstawową grupę towarową w przewozach Grupy PKP CARGO i sytuacja na tym rynku w dużym stopniu będzie oddziaływać na osiągnięte przez Spółkę i Grupę wyniki i udziały w rynku – m.in. poprzez realizowane działania restrukturyzacyjne prowadzone w polskim sektorze wydobywczym, zmniejszone zapotrzebowanie na węgiel kamienny czy też dywersyfikację przewoźników przez odbiorców z sektora energetycznego.

Rynek budowy i utrzymania torów

Grupa, za pośrednictwem spółek Grupy AWT, specjalizuje się w budowie i utrzymaniu torów kolejowych. Oprócz samego utrzymania, funkcja operatora bocznic OKD wymusza stosowanie unikalnych rozwiązań technologicznych zapewniających utrzymanie sprawności logistyki zewnętrznej OKD. Jednym z przykładów działalności w tym zakresie jest budowa nowych torów do nowych lokalizacji składowania węgla i skały płonnej. W związku z powyższym, Grupa dysponuje wykwalifikowaną i profesjonalną siłą roboczą i wymaganymi urządzeniami.

Posiadane zasoby i doświadczenie w perspektywie zamykania kopalni przedsiębiorstwa wydobywczego węgla kamiennego OKD znajdującego się obecnie w stanie upadłości, pozwalają Grupie na dywersyfikację przychodów poprzez sprzedaż tego rodzaju usług na rynkach Czech i Polski z możliwością rozszerzenia na inne kraje.

Stan infrastruktury kolejowej

Działalność Grupy PKP CARGO uzależniona jest od stanu infrastruktury kolejowej, a wykorzystywana w Polsce sieć kolejowa charakteryzuje się niską jakością. Intensywny program modernizacji sieci kolejowej, choć docelowo wiążąc się będzie z poprawą warunków użytkowania, w okresie trwania prac budowlanych i remontowych powoduje utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów. W 2016 r. występowała spora liczba zamknięć torowych, które miały i w najbliższych latach będą miały bezpośredni wpływ na obniżenie przepustowości wykorzystywanych linii oraz stacji, a także odrzucanie wniosków na Indywidualny Rozkład Jazdy (IRJ), wydłużenie czasu jazdy, dłuższą drogę przebiegu pociągów oraz wydłużony pobyt pociągów na stacjach, co wymaga angażowania w proces przewozowy zwiększonych zasobów ludzkich, taborowych i trakcyjnych.

W perspektywie roku 2017, strategiczne inwestycje na infrastrukturze kolejowej to modernizacja linii Lublin – Otwock oraz Swarzędz – Kutno z całodobowymi przerwami w ruchu i uciążliwymi, dla prawidłowej realizacji procesów przewozowych, objazdami zamykanych odcinków linii. Rozpoczęcie tych inwestycji planowane jest na czerwiec 2017 r. - mają być one kontynuowane w roku 2018. Istotne dla procesu przewozowego są również modernizacje na liniach dojazdowych do południowych przejść granicznych.

Oplaty za dostęp do infrastruktury

Wyniki działalności zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupy PKP CARGO, są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury w 2016 r. stanowił ok. 20,1% kosztów operacyjnych PKP CARGO S.A. oraz ok. 14,6% kosztów operacyjnych w Grupie PKP CARGO.

W dniu 29 listopada 2016 r. została podpisana Umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2016/2017 pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 11 grudnia 2016 r. do dnia 9 grudnia 2017 r. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 615,1 mln zł netto (756,6 mln zł brutto).

W dniu 2 grudnia 2016 r. Prezes UTK zatwierdził stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej CARGOTOR Sp. z o.o., dla rozkładu jazdy pociągów 2016/2017.

Regulacje techniczne dotyczące taboru

Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Grupy. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych napraw okresowych. Ilość napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli określonych w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK.

Zmiana regulacji prawnych

Wejście w życie dnia 16 listopada 2016 r. ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym - zmiana ta stanowi najobszerniejszą nowelizację ustawy o transporcie kolejowym. Najważniejsze zmiany dotyczą: finansowania transportu kolejowego, pozycji ustrojowej Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, kwestii związanych z obiektami infrastruktury usługowej oraz udostępniania infrastruktury kolejowej. W związku z funkcjonowaniem nowej grupy obiektów, tzw. obiektów infrastruktury usługowej przewiduje się zwiększenie kosztów administracyjnych ale też zwiększenie wpływu z opłat za korzystanie z obiektów. Ustawa dostosowuje polskie prawo do europejskich przepisów dotyczących transportu kolejowego poprzez wdrożenie Dyrektywy 2012/34/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z 21 listopada 2012 r. ws. jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz przepisów wykonawczych wydanych na jej podstawie.

Wejście w życie Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE - zmiana ta dotyczy otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową. Przedmiotowa Dyrektywa wprowadza zmiany m.in. w następujących zakresach: wypłaty dywidend przez zarządcę infrastruktury kolejowej, ograniczeń co do wyboru osób mianowanych do składu Zarządu oraz Rady Nadzorczej zarządcy infrastruktury w rozumieniu definicji ujętych w powyższej Dyrektywie oraz zlecenia i współdzielenia funkcji zarządcy infrastruktury.

W Komisji Europejskiej trwają prace nad rewizją TSI Hałas, których efektem będzie najprawdopodobniej nałożenie na kolejowych przewoźników towarowych obowiązku przebrojenia floty wagonów w kompozytowe wstawki hamulcowe, ewentualnie również zmiany zestawów kołowych, w przypadku wagonów wyposażonych w koła obręczowane.

Należy mieć także na uwadze planowane zmiany w unijnym systemie handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) – niepewność z tym związana jest przyczyną wstrzymania przez klienta Spółki - ArcelorMittal Poland (AMP) - decyzji o remoncie wielkiego pieca nr 2 w Dąbrowie Górniczej. Ewentualna rezygnacja z pieca miałaby wpływ nie tylko na AMP, ale także na górnictwo i transport kolejowy - spowodowałaby m.in. zagrożenie utraty części przewozów realizowanych przez PKP CARGO S.A.

Finansowanie nakładów inwestycyjnych

Grupa będzie finansować nakłady inwestycyjne z kredytów inwestycyjnych, ze środków własnych, a także z innych źródeł. Wzrost zobowiązań kredytowych będzie skutkować wzrostem poziomu zobowiązań (krótko- i długoterminowych) oraz kosztów finansowych.

Prowadzenie dialogu społecznego

W dniu 13 grudnia 2016 r. rozpoczął działalność Zespół powołany Decyzją Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 4 listopada 2016 r., w skład którego wchodzi przedstawiciele pracodawcy oraz strony związkowej. Zgodnie z Porozumieniem z 16 listopada 2016 r. głównym zadaniem Zespołu jest wypracowanie zasad ustalania wynagrodzenia zasadniczego pracownikom objętym ZUZP, zapewniających spójność przepisów wewnętrznych dotyczących warunków wynagradzania w Spółce, stanowiących zarazem realizację wystąpienia pokontrolnego OIP w Warszawie z dnia 15 października 2015 r.

7.2. Opis perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym

Strategia CARGO'20

Rozwój działalności Grupy PKP CARGO w kolejnych okresach sprawozdawczych pozostanie zgodny z obowiązującą strategią Grupy na lata 2016-2020, której głównym celem jest kształtowanie i doskonalenie działalności wiodącego operatora logistycznego w Europie Środkowo-Wschodniej w oparciu o cztery filary:

Filar I. Lider na rynku przewozów krajowych – Działalność Grupy na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych ukierunkowana jest na umocnienie pozycji lidera w zakresie obsługi wszystkich grup towarowych obsługiwanych transportem kolejowym. Prognozowana i obserwowana charakterystyka rynku (w tym m.in. planowane liczne inwestycje infrastrukturalne, trendy w przemyśle wydobywczym, metalurgicznym i chemicznym) stanowi dla Grupy priorytet w zakresie kształtowania i zabezpieczania aktywów i właściwej oferty. Oczekiwanym efektem działań są zarówno satysfakcja odbiorców usług, jak również wzrost realizowanej pracy przewozowej oraz marżowości usług. Niezależnie od działań ukierunkowanych na konkurencyjność i wysoką jakość usług Grupy PKP CARGO w obecnym otoczeniu rynkowym, Grupa prowadzi szereg działań nakierowanych na promowanie transportu kolejowego, których oczekiwanym efektem jest wzrost udziału kolei w przemyśle transportowym, kształtując w ten sposób fundamenty oraz dodatkową przestrzeń do dalszego rozwoju.

Filar II. Znacząca pozycja na rynku międzynarodowym – Ambicją Grupy jest dalszy dynamiczny rozwój oraz kształtowanie znaczącej pozycji w obrębie Europy Środkowo-Wschodniej. Aktywność w obszarze obsługi przewozów międzynarodowych oparta jest na certyfikatach bezpieczeństwa cz. B uprawniających PKP CARGO S.A. do samodzielnej realizacji przewozów na terenie 8 państw oraz włączonej do Grupy PKP CARGO w 2015 r. Grupy logistycznej AWT, prowadzącej działalność przewozową w Republice Czeskiej, Słowacji i na Węgrzech. Działalność przewozowa Grupy wspierana jest wyspecjalizowanymi w spedycji międzynarodowej spółkami zależnymi. Istotnym elementem rozwoju strategicznego Grupy PKP CARGO na rynkach zagranicznych jest obsługa przewozów z/do portów Morza Północnego oraz Morza Adriatyckiego. Kluczowym i perspektywicznym projektem dynamicznie rozwijanym przez Grupę są przewozy z/do Chin. Należy zauważyć, iż walorem dla Grupy są ukształtowane strategiczne aliansy z partnerami zagranicznymi.

Filar III. Lider rynku intermodalnego w CEE – Z uwagi na obserwowany dynamiczny rozwój przewozów intermodalnych oraz dostrzeganą perspektywę dalszego wzrostu konteneryzacji towarów transportowanych w ruchu międzynarodowym, kluczowym filarem rozwoju działalności Grupy PKP CARGO jest aktywność i budowanie silnej pozycji międzynarodowej w obsłudze przedmiotowej grupy towarowej. Rozwój Grupy na rynku intermodalnym oparty jest na doskonaleniu logistyki produktu, wdrażaniu nowoczesnych technologii zarządzania procesami przewozowymi, kształtowaniu nowych kanałów dystrybucji usługi oraz budowaniu kompetencji w zakresie działalności operatora intermodalnego oferując swoim klientom miejsca na stałe, regularnie uruchamianych serwisach. Ważnym elementem rozwoju produktów intermodalnych jest aktywność PKP CARGO S.A. w obsłudze przewozów na linii Nowego Jedwabnego Szlaku.

Filar IV. Rozwój w przylegających elementach łańcucha wartości – W ramach filaru Grupa stale rozszerza ofertę o usługi dopełniające transport kolejowy, w tym spedycję i przewozy drogowe oraz optymalizuje działalność terminalową. Dzięki

podjętym działaniom w tym zakresie, oferta Grupy PKP CARGO będzie w stanie zabezpieczyć efektywną obsługę skomplikowanych i wymagających łańcuchów logistycznych.

Przyjęta strategia CARGO'20 zakłada także działania akwizycyjne, które będą jednak uzależnione od sytuacji rynkowej oraz atrakcyjności potencjalnych celów akwizycyjnych. Realizacja zaplanowanych działań pozwoli na dynamiczny rozwój Grupy oraz umocnienie pozycji rynkowej w kolejnych latach.

Nowy Jedwabny Szlak

Do rozwoju Grupy PKP CARGO przyczynia się również rozwój współpracy z chińską prowincją Xinjiang. W listopadzie 2016 r. PKP CARGO S.A. podpisała z przedstawicielami prowincji memorandum o współpracy w ramach projektu Suchy Międzynarodowy Port Urumqui i Kolejowy Szlak Polska-Chiny. W podpisanym dokumencie obie strony wyraziły zainteresowanie współpracą i zapewniły o strategicznym, aktywnym partnerstwie w realizacji tego projektu, którego celem jest poprawa usług logistycznych w obsłudze wymiany handlowej między Chinami i Polską. Strona chińska ma zapewnić m.in. wsparcie infrastrukturalne, którego przejawem będzie nadanie strategicznej roli suchemu portowi w Urumqui, znajdującemu się w prowincji Xinjiang, na Nowym Jedwabnym Szlaku. PKP CARGO S.A. zapewni m.in. realizację przewozów kolejowych w Europie. Memorandum otworzyło przed Grupą nowe możliwości współpracy z chińskimi partnerami na Nowym Jedwabnym Szlaku.

Dodatkowo, PKP CARGO S.A. zacieśnia współpracę ze spółką PKP LHS, która przystąpiła do transkaspjskiego korytarza TMTM, łączącego Chiny z Europą i dającego szansę na zwiększenie przewozów kontenerowych z wykorzystaniem linii LHS i Euroterminala w Sławkowie. Na szerokotorowej linii kolejowej PKP LHS funkcjonuje sześć stacji stycznych z torami normalnotorowymi oraz punkt przestawczy wagonów z toru szerokiego na normalny. PKP CARGO S.A. i PKP LHS wypracują mechanizmy ułatwiające klientom realizację przewozu ładunków z wykorzystaniem potencjału stacji stycznych i linii o różnej szerokości torów. Wzrost przewozów kolejowych na szlaku z Azji do Europy Zachodniej stwarza możliwości rozwoju współpracy obu spółek. Wspólny międzynarodowy list przewozowy oraz zwiększenie przeładunków w Euroterminalu w Sławkowie to główne cele PKP LHS i PKP CARGO S.A., które pozwolą lepiej wykorzystać potencjał Nowego Jedwabnego Szlaku.

Przewozy specjalistyczne

PKP CARGO S.A. planuje kontynuować aktywne działania na rynku przewozów specjalistycznych, m. in. w zakresie przewozów artykułów spożywczych, intermodal, automotive, ponadgabarytowych, wojskowych, niebezpiecznych i innych. Jest to jeden z kierunków, do którego Grupa zamierza dążyć, aby zachować udział w rynku.

8. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

8.1. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

8.1.1. Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie wpływów z emisji

W raportowanym okresie w PKP CARGO S.A. nie wystąpiła emisja, wykup i spłata dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych.

8.1.2. Informacje o umowach mogących w przyszłości wpłynąć na zmianę w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy

PKP CARGO S.A. nie są znane żadne umowy zawarte przez dotychczasowych akcjonariuszy, w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji.

8.1.3. Nabycie akcji własnych

W 2016 r. PKP CARGO S.A. nie prowadziła skupu / sprzedaży akcji własnych.

8.1.4. Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

Zgodnie z podpisanym w dniu 2 września 2013 r. przez Zarząd Spółki i działające w jej strukturach związki zawodowe Paktem Gwarancji Pracowniczych (umową dotyczącą gwarancji pracowniczych i socjalnych) dla pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. oraz dla pracowników zatrudnionych przez Spółki Grupy PKP CARGO, pracownicy PKP CARGO S.A. i pięciu spółek zależnych uzyskali gwarancje zatrudnienia oraz nabyli prawo do jednorazowego świadczenia pieniężnego (premię prywatyzacyjnej), na zasadach ustalonych w PGP. Realizacja ww. świadczenia przybrała formę programu akcji pracowniczych, gdyż strony PGP ustaliły, iż będzie ono wypłacone w akcjach serii C z zakazem zbycia w okresie dwóch lat od dnia pierwszego notowania. Zgodnie z Memorandum Informacyjnym związanym z ofertą publiczną akcji serii C, zapisy na akcje pracownicze PKP CARGO S.A. odbyły się w okresie od 2 grudnia 2013 r. do 28 lutego 2014 r. Zapisy na akcje złożyło 22 146 (tj. 99,8%) uprawnionych pracowników PKP CARGO S.A. oraz 2 395 (tj. 99,9%) uprawnionych pracowników spółek zależnych.

W dniu 7 marca 2014 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął uchwałę w sprawie przydziału akcji zwykłych imiennych serii C Spółki w ilości 1 448 902 szt. Obsługą programu zajmował się Dom Maklerski PKO Banku Polskiego. W dniu 3 listopada 2015 r., w związku z upływem okresu obowiązywania zakazu zbycia akcji serii C, na mocy Uchwały nr 1104/2015 Zarządu Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. do obrotu na rynku podstawowym dopuszczone zostało 1 448 902 akcji serii C, które na podstawie § 6 ust. 5 Statutu Spółki uległy zamianie na akcje na okaziciela.

Ponadto 15% środków uzyskanych przez PKP S.A. w wyniku sprzedaży akcji PKP CARGO S.A. w drodze oferty publicznej prowadzonej na podstawie prospektu emisyjnego Spółki, zatwierdzonego przez Komisję Nadzoru Finansowego w dniu 4 października 2013 r., trafiło do Funduszu Własności Pracowniczej PKP na mocy ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe".

8.1.5. Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 18 marca 2016 r., tj. dnia przekazania raportu za 2015 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 50 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego	Wartość nominalna akcji [zł]
wg stanu na dzień przekazania raportu		
Maciej Libiszewski	0	0
Arkadiusz Olewnik	0	0
Grzegorz Fingas	0	0
Jarosław Klasa	46	2 300
Zenon Kozendra	46	2 300
wg stanu na dzień 18.03.2016 r.		
Maciej Libiszewski	0	0
Dariusz Browarek	370	18 500

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 18 marca 2016 r., tj. dnia przekazania raportu za 2015 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 51 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej	Wartość nominalna akcji [zł]
wg stanu na dzień przekazania raportu		
Raimondo Eggink	0	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0	0
Andrzej Wach	0	0
Czesław Warsewicz	0	0
Zofia Dzik	0	0
Krzysztof Czarnota	70	3 500
Marek Podskalny	70	3 500
Tadeusz Stachaczyński	0	0
Krzysztof Mamiński	0	0
Władysław Szczepkowski	0	0
wg stanu na dzień 18.03.2016 r.		
Kazimierz Jamrozik	70	3 500
Stanisław Knaflewski	0	0
Raimondo Eggink	0	0
Mirosław Pawłowski	0	0
Jerzy Kleniewski	0	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0	0
Andrzej Wach	0	0
Czesław Warsewicz	0	0

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające i nadzorujące Spółkę na dzień 31 grudnia 2016 r. jest tożsamy ze stanem posiadania na dzień przekazania raportu.

Osoby zarządzające i nadzorujące emitenta, na dzień 31 grudnia 2016 r. oraz przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A.

8.1.6. Wyplacone lub zadeklarowane dywidendy

W dniu 11 maja 2016 r. Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę w sprawie zatwierdzenia poniesionej straty w 2015 r. ujętej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za okres od 01.01.2015 r. do 31.12.2015 r. postanawiając pokryć ją z zysków lat przyszłych oraz nie wypłacać dywidendy za rok obrotowy od 1 stycznia 2015 r. do 31 grudnia 2015 r.

8.2. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w 2016 r. transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązаныmi zostały przedstawione w Nocie 35 do Jednostkowego Sprawozdania Finansowego oraz Nocie 34 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

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

PKP CARGO S.A i jednostki od niej zależne nie są stroną postępowań toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, a dotyczących zobowiązań lub wierzytelności, których wartość stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Jednostki dominującej.

PKP CARGO S.A i jednostki od niej zależne są stronami postępowań dotyczących zobowiązań lub wierzytelności emitenta lub danej jednostki zależnej emitenta, gdzie łączna wartość wierzytelności i zobowiązań nie stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Jednostki dominującej.

8.4. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

Drony

PKP CARGO S.A. wykorzystuje drony do ochrony swoich pociągów przed kradzieżami. Podejmowane przez Spółkę działania przynoszą pozytywne efekty - dane po 3 kwartałach 2016 r. wskazały, że w porównaniu do analogicznego okresu 2015 r. stwierdzono spadek liczby zdarzeń o 39%, a wartości kradzieży o 48%. Do tej pory flota dronów PKP CARGO S.A. składała się z maszyn dwóch typów „DJI Phantom 3” oraz „Eagle”. Obecnie Spółka wykorzystuje również nowoczesny, super lekki, wyposażony w jeszcze lepsze niż do tej pory kamery dron „Bielik”. Drony przekazują rejestrowany obraz na żywo do siedziby Zespołu Przeciwdziałania Zagrożeniom. Dzięki temu pracownicy Zespołu mogą szybko reagować na kradzież.

Obiecujące efekty i dotychczasowe sukcesy w sferze bezpieczeństwa przewożonych towarów skłaniają do rozważenia powiększenia floty bezzałogowych statków powietrznych, co mogłoby przyczynić się do synchronizacji dronów z nowoczesnymi systemami informatyki kryminalno-śledczej oraz wykorzystania innych nowych rozwiązań technologicznych w celu stałego monitorowania najbardziej zagrożonych szlaków kolejowych.

Bezpieczeństwo ruchu kolejowego

W trosce o bezpieczeństwo ruchu kolejowego PKP CARGO S.A. sukcesywnie wdraża nowe rozwiązania. Obejmują one przede wszystkim dwa obszary: przygotowanie zawodowe i szkolenie pracowników oraz rozwój systemów informatycznych, wspomagających zarządzanie procesem przewozowym. Spółka rozwija też system informatyczny EKL (Elektroniczna Księga Logistyki), wprowadzając do niego nowe funkcjonalności oparte na nowoczesnych rozwiązaniach informatycznych oraz technologii GPS.

Agencja Rozwoju Przemysłu

Platforma Transferu Technologii Agencji Rozwoju Przemysłu łączy właścicieli innowacyjnych rozwiązań, tych, którzy chcą je nabyć i ekspertów chętnych do dzielenia się wiedzą. PKP CARGO S.A. zgłosiło na platformie zapotrzebowanie na Technologie zmniejszania zużycia energii elektrycznej i paliwa trakcyjnego. Od zainteresowanych podmiotów Spółka oczekuje na propozycję rozwiązania pozwalającego na zmniejszenie zużycia paliwa trakcyjnego w lokomotywach.

Złota Strona Emitenta

PKP CARGO S.A. zostało wyróżnione w IX edycji Konkursu Złota Strona Emitenta za najwyższą jakość komunikacji korporacyjnej on-line na polskim rynku kapitałowym. Celem konkursu organizowanego przez Stowarzyszenie Emitentów Giełdowych było wyłonienie najlepszej strony internetowej spółki giełdowej. Ocenie podlegały witryny spółek polskich i zagranicznych notowanych na GPW w Warszawie oraz rynku New Connect.

Solidny Pracodawca Roku

W 2016 r. PKP CARGO S.A. odebrało wyróżnienie za bogatą ofertę programów wsparcia pracowników oraz tworzenie nowoczesnego i perspektywicznego środowiska pracy. Kapituła konkursu uhonorowała PKP CARGO S.A. tym prestiżowym tytułem m.in. za program szkolenia maszynistów, których nabór Spółka prowadzi od 2014 r.

8.5. Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego

Realizacja strategii Spółki opiera się na dostosowaniu jej zasobów i organizacji do wymogów nowoczesnego rynku transportowego z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, zgodnie z przyjętą polityką Zintegrowanego Systemu Zarządzania /ZSZ/: jakość, bhp, ochrona środowiska.

Polityka środowiskowa Spółki stanowi integralną część ogólnego systemu zarządzania firmą. Strategicznym celem odpowiedzialnego działania PKP CARGO S.A. w obszarze ochrony środowiska jest prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów przy użyciu taboru spełniającego wymogi środowiskowe. Spółka inwestuje zarówno w zakupy nowego taboru i modernizację taboru użytkowanego, jak też w zaplecze utrzymaniowe i naprawcze oraz w jego wyposażenie do diagnostyki taboru. Celem tych działań jest uzyskanie wysokich standardów utrzymania taboru oraz ochrona środowiska przed ewentualnymi skutkami awarii i wypadków taboru.

W procesie przeglądu środowiskowego (przeprowadzonym co roku) dokonywana jest ocena efektów działalności środowiskowej, formułowanie celów i zadań środowiskowych na lata następne wg kryteriów ustalanych na podstawie:

- oceny spełnienia wymagań prawnych,
- wyników przeglądu systemu i audytów wewnętrznych,
- wyników kontroli wewnętrznych i uprawnionych organów ochrony środowiska,
- danych o bieżących i wcześniejszych efektach działalności PKP CARGO S.A.

Spółka szczegółowo monitoruje aspekty środowiskowe ocenione jako znaczące. Listę aspektów znaczących przedstawiono poniżej:

1. Potencjalne ryzyko przedostania się do środowiska substancji niebezpiecznych przy przewozie towarów niebezpiecznych
2. Awarie instalacji i urządzeń powodujące potencjalne ryzyko uwalniania się do środowiska substancji niebezpiecznych
3. Emisja niezorganizowana ze spalania paliw przez lokomotywy
4. Emisja niezorganizowana LZO (procesy technologiczne)
5. Emisja ze zużycia energii elektrycznej trakcyjnej
6. Zrzuty ścieków do kanalizacji
7. Zrzuty wód opadowych i roztopowych do wód
8. Zrzuty ścieków do wód
9. Gospodarowanie odpadami niebezpiecznymi
10. Potencjalne wycieki oleju napędowego i opałowego przy przeładunku paliw z cystern do miejsc magazynowania

11. Potencjalne wycieki oleju napędowego podczas tankowania pojazdów trakcyjnych, samochodów i maszyn roboczych
12. Potencjalne wycieki przy magazynowaniu i przeladunku odpadów niebezpiecznych
13. Zanieczyszczenia historyczne
14. Emisja hałasu z taboru trakcyjnego
15. Emisja hałasu z taboru wagonowego
16. Zużycie energii elektrycznej trakcyjnej
17. Zużycie oleju napędowego na cele trakcyjne
18. Gospodarowanie azbestem budowlanym
19. Postępowanie z azbestem w lokomotywach

Celem monitorowania aspektów znaczących jest nie tylko posiadanie wiedzy o wielkości oddziaływań na środowisko przez śledzenie założonych mierników, lecz realizacja programu ochrony środowiska celem uzyskiwania poprawy wskaźników emisyjności (energochłonności).

Corocznie poprzez wprowadzenie celów i zadań w znaczących aspektach odpowiednio do przyjętych kryteriów klasyfikacji, Spółka zmniejsza oddziaływanie na środowisko.

Znaczące aspekty są związane z podstawową działalnością Spółki dotyczącą przewozu towarów oraz utrzymania i napraw taboru. Stąd poddano ocenie grożących sankcji:

1) Przewóz towarów niebezpiecznych

Spółka jest przede wszystkim kolejowym przewoźnikiem towarów, stąd monitorowaniu podlega przewóz materiałów niebezpiecznych. PKP CARGO S.A. nie zanotowała w 2016 r. wydarzeń skutkujących szkodą w środowisku, a ponieważ Spółka ma świadomość kosztów przywracania środowiska do wymaganych standardów, w przypadku spowodowania wypadku lub wydarzenia skutkującego szkodą w środowisku, nadzoruje w sposób ciągły jakość bezpieczeństwa przewozów. Proces ten jest wspierany przez doskonalenie diagnostyki i przeglądów taboru poprzez przeznaczenie na ten cel znaczących środków finansowych w tym na: zakup sprzętu diagnostycznego, naprawczego, wyposażenia warsztatowego do diagnostyki i napraw lokomotyw i wagonów oraz zakupy nowego taboru i modernizację wagonów.

2) Emisje do powietrza

Spółka zużywa duże ilości energii trakcyjnej i paliwa trakcyjnego, stąd zużycie podlega monitorowaniu. W ostatnich latach w wyniku prowadzonej remontyzacji znacząco zmniejszył się wskaźnik zużycia paliwa trakcyjnego; pomimo niedostatecznej przepustowości linii i prędkości handlowej obniżeniu ulega także miernik zużycia energii elektrycznej. Ma to bezpośrednie przełożenie na wielkość emisji jak również na opłaty za korzystanie ze środowiska. Spółka na koniec 2016 r. dysponowała 12 lokomotywami wielosystemowymi SIEMENS oraz 223 zmodernizowanymi lokomotywami spalinowymi z silnikami spełniającymi wymogi etapu IIIA w zakresie emisyjności gazów i pyłów. Inwestycje związane z ograniczeniem emisji z pojazdów trakcyjnych będą nadal kontynuowane, w postaci remontyzacji, modernizacji taboru, zakupu nowych lokomotyw, olicznikowania zużycia energii elektrycznej.

3) Emisje do wód

PKP CARGO S.A. podejmuje działania w celu przeprowadzenia remontu i przebudowy istniejącej sieci odprowadzania ścieków oraz wód deszczowych w Punktach Utrzymania Taboru („PUT”) w Rybniku i Żurawicy, co będzie miało bezpośredni wpływ na obniżenie opłat ponoszonych z tytułu odprowadzania ścieków bez ich oczyszczenia.

4) Ochrona powierzchni ziemi

Działalność Spółki ma wpływ na stan środowiska gruntowo wodnego, stąd realizacja własnego programu budowy kontenerowych stacji paliw skutkiem czego zostały wyłączone z eksploatacji wszystkie stacje paliw ze zbiornikami jednopłaszczyznowymi dzierżawione od PKP S.A.

W 2016 r. odebrano 4 nowe kontenerowe stacje paliw (Toruń, Ława, Elk, Ostrów Wielkopolski). Równolegle realizowany jest plan wycofania z użytku starych zbiorników na olej przepracowany i zabudowa w PUT wszystkich Zakładów Spółki instalacji

wymuszonego spustu oleju przepracowanego (uszczelnienie procesu). W 2016 r. opracowano dokumentację techniczną dla nowych zbiorników w 17 lokalizacjach wraz z decyzjami administracyjnymi zezwalającymi na zabudowę. Do końca 2017 r. planowana jest zabudowa 10 zbiorników.

Wykonywanie kolejowych usług transportowych wymaga poddawania eksploatowanego taboru regularnym przeglądom, naprawom, modernizacjom czy kasacjom, co wiąże się z powstawaniem odpadów (w tym niebezpiecznych). Ze względu na ich ilość (tysiące ton rocznie) i różnorodność (możliwość wytworzenia ponad setki różnych odpadów), gospodarowanie odpadami bez stosownych regulacji prawnych i monitorowania sytuacji na gruncie, znacznie zwiększyłoby narażenie Spółki na sankcje.

W związku z powyższym na bieżąco, adekwatnie do potrzeb, aktualizowane są lub uzyskiwane decyzje na wytwarzanie, zbieranie i odzyskiwanie odpadów oraz wewnętrzne regulaminy. Dzięki stworzeniu wewnętrznego systemu gospodarowania odpadami nastąpiło przypisanie odpowiedzialności poszczególnym grupom pracowników na kolejnych etapach gospodarowania odpadem, skutecznie minimalizujące ryzyko umieszczenia odpadu w nieprzeznaczonym na ten cel miejscu.

W 2016 r. nie nałożono na Spółkę żadnych sankcji za naruszenia w obszarze gospodarowania odpadami.

Jako znaczący aspekt środowiskowy, ścisłej ewidencji i kontroli podlegają miejsca stosowania azbestu. Zgodnie z wymogami prawnymi Spółka dokonuje oceny stanu i możliwości bezpiecznego użytkowania wyrobów zawierających azbest zarówno budowlany jak i w urządzeniach (lokomotywy elektryczne) i składa wymagane sprawozdania do właściwych organów ochrony środowiska. Azbest jest stopniowo wycofywany celem dotrzymania ustawowego terminu jego likwidacji (do 2032 r.).

Nie przewiduje się sankcji z powodu nieprawidłowości w gospodarowaniu azbestem.

5) Działania organizacyjne

Reagując na zmiany w przepisach prawnych w sferze zarządzania ochroną środowiska, Spółka dokonuje corocznego przeglądu i aktualizacji :

- Instrukcji postępowania w PKP CARGO S.A. z instalacjami i urządzeniami powodującymi emisje oraz z wytwarzanymi odpadami - Cs
- Zakładowych Regulaminów związanych z wytwarzaniem odpadów komunalnych i przemysłowych
- przesyłania danych, sporządzania informacji o zakresie korzystania ze środowiska i jego ochronie.

Wewnętrzną kontrolę nad prawidłowością korzystania ze środowiska we wszystkich aspektach sprawuje pion ds. ochrony środowiska.

Grupa PKP CARGO prowadzi działalność na terenie całego kraju, jak również poza jego granicami. Zużycie podczas prowadzonych prac materiałów, paliw i energii, powoduje szerokie oddziaływanie na środowisko. Aby uniknąć jakichkolwiek naruszeń w zakresie ochrony środowiska i zminimalizować ryzyko nałożenia sankcji na spółki należące do Grupy, niezbędny jest ciągły nadzór i kontrola sposobu prowadzenia działań. Świadome swego wpływu na środowisko spółki podejmują przeciwdziałania zanieczyszczeniom środowiska. Ponadto czuwają nad stałym podnoszeniem świadomości ekologicznej pracowników, przez szkolenie wszystkich pracowników odpowiedzialnych za wykonywanie zadań związanych z przewozem towarów, nadzorem i utrzymaniem instalacji powodujących emisje do środowiska oraz gospodarką odpadami.

Grupa zaangażowana jest w osiągnięcie zgodności działań z obowiązującymi przepisami, posiada program działań środowiskowych i uzyskuje konkretne efekty tych działań, posiada wykwalifikowaną kadrę prowadzącą sprawy ochrony środowiska, dysponującą narzędziami w postaci oprogramowania do naliczania opłat środowiskowych i bazy danych o zakresie korzystania ze środowiska, posiadającą dostęp do aktualnych przepisów i instrukcji, dbającą o wzrost świadomości ekologicznej pracowników. Spółkom należącym do Grupy PKP CARGO nie powinny zatem grozić poważne sankcje z tytułu korzystania ze środowiska. Jako podmioty korzystające ze środowiska, wywiązują się terminowo ze zobowiązań finansowych z tytułu opłat za korzystanie ze środowiska.

8.6. Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze

Wśród obszarów działalności sponsoringowej Spółki, zgodnie ze Strategią Marki, znajdują się innowacyjne inicjatywy w branży TSL, współpraca z uczelniami i ośrodkami naukowymi, kultura, bezpieczeństwo oraz sport i rekreacja. Natomiast wsparcie charytatywne koncentruje się na ochronie środowiska i ekologii, nauce i edukacji, kulturze i sztuce, bezpieczeństwie oraz wyrównywaniu różnic społecznych.

Europejski Kongres Gospodarczym (EKG)

EKG należy do najważniejszych wydarzeń gospodarczych w Europie Centralnej, a w 2016 r. PKP CARGO S.A. było jednym z jego głównych sponsorów. W ciągu trzech dni wokół cyklu debat poświęconych nowym kierunkom myślenia o przyszłości gospodarczej Europy, EKG zgromadziło osiem tysięcy gości z krajów europejskich, a także z Azji i Afryki. Przedstawiciele PKP CARGO S.A. uczestniczyli w panelach dyskusyjnych, rozmawiali m.in. o kondycji polskiego sektora transportowego, globalnej ekspansji polskich firm oraz potencjale Nowego Jedwabnego Szlaku – kolejowego połączenia Chin z Europą, którego Grupa PKP CARGO jest partnerem.

Sport

Istotną rolę w długofalowej strategii sponsoringowej PKP CARGO S.A. odgrywają inicjatywy sportowe skierowane do najmłodszych. Zaangażowanie w rozwój młodzieży poprzez sport jest wyrazem społecznej odpowiedzialności PKP CARGO S.A. Sport jest nośnikiem wartości, które mają olbrzymie znaczenie w kształtowaniu indywidualnych postaw oraz relacji społecznych. Zespołowość, pasja, fair play oraz zorientowanie na rozwój i zdobywanie celów, to umiejętności niezbędne w sporcie, jak również w biznesie. To również wartości cenione przez PKP CARGO S.A. Od października 2015 r. PKP CARGO S.A. jest oficjalnym partnerem Akademii Piłkarskiej dla młodych talentów przy warszawskiej Legii.

Kolejowy Ośrodek Wypoczynkowy

PKP CARGO S.A. i kilka innych spółek z Grupy PKP wsparło remont Kolejowego Ośrodka Wypoczynkowego w Łącku. Dzięki temu mogły się tam odbyć wakacyjne turnusy rehabilitacyjne dla niepełnosprawnych dzieci z ubogich rodzin kolejarskich. W ramach prac remontowych naprawiono dach stołówki i świetlicy, osuszono kuchnię, pomalowano ściany, wymieniono podłogi. Dzięki temu już na koniec czerwca 2016 r. mógł się odbyć pierwszy turnus rehabilitacyjny, w którym wzięło udział kilkudziesięcioro niepełnosprawnych dzieci. Do końca wakacji odbyły się jeszcze trzy takie turnusy.

Parowozownia Wolsztyn

W dniu 29 czerwca 2016 r. Prezes Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, Powiatu Wolsztyńskiego i Miasta Wolsztyn podpisali umowę o utworzeniu instytucji kultury na bazie Parowozowni Wolsztyn. Dzięki temu ten blisko 110-letni historyczny obiekt może nadal rozwijać swoją działalność i świadczyć o dziedzictwie kolei w Polsce. PKP CARGO S.A. przejęło wolsztyńską parowozownię w 2003 r. Spółka dokonuje napraw rewizyjnych i głównych parowozów, odbudowała składy wagonów historycznych oraz odrestaurowała dużą liczbę maszyn, urządzeń, narzędzi i innych przedmiotów użytkowanych na kolei. Działalność parowozowni po podpisaniu umowy o utworzeniu instytucji kultury jest finansowana przez wszystkich jej współzałożycieli.

Instytucja kultury „Parowozownia Wolsztyn” otrzymała certyfikat i uprawnienia przewoźnika kolejowego. Dzięki temu może już od początku stycznia 2017 r. organizować przejazdy pociągami prowadzonymi zabytkowymi lokomotywami.

Parowozownia Wolsztyn to ostatnie w Europie miejsce, w którym do niedawna prowadzony był regularny ruch pasażerski przy udziale parowozów. Tu także co roku na przełomie kwietnia i maja są organizowane parady parowozów, ściągające tysiące miłośników zabytkowych lokomotyw.

Parowozjada

Działalność społeczna PKP CARGO S.A. to również dbałość o dziedzictwo narodowe w obszarze historii kolejnictwa. W Skansenie Taboru Kolejowego PKP CARGO w Chabówce w woj. małopolskim co roku odbywa się „Parowozjada”, wielkie święto kolei i pary. Główną atrakcją imprezy jest parada zabytkowych parowozów oraz przejazdy pociągów retro prowadzonych przez parowozy. Organizatorem „Parowozjady” jest PKP CARGO S.A.

Dbałość o dziedzictwo historyczno-kulturowe i tradycję kolejnictwa jest ważnym elementem odpowiedzialności społecznej. Firma jest wielopokoleniowa, pracując w niej niekiedy przedstawiciele trzech generacji jednej rodziny. Inicjatywy takie jak

mecenat nad Skansenem Taboru Kolejowego w Chabówce, w połączeniu z nowoczesną komunikacją, wzmacniają wizerunek PKP CARGO S.A. jako mecenasa historii kolejnictwa, współtworzącego historię.

8.7. Informacje o obowiązującej Polityce Wynagrodzeń

8.7.1. Ogólna informacja na temat przyjętego w Jednostce dominującej systemu wynagrodzeń

W dniu 30 grudnia 2016 r. Uchwałą Zarządu PKP CARGO S.A. nr 432/2016 r. wprowadzono „Politykę wynagrodzeń kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”.

Polityka zawiera podsumowanie ogólnych założeń dotyczących zasad wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A. tj. Członków Zarządu, Członków Rady Nadzorczej oraz kluczowych menedżerów Spółki i wpisuje się w wewnętrzny zbiór zasad ładu korporacyjnego stosowanych w Spółce.

Szczegółowe zasady wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego Spółki ustalane są zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa i regulacjami wewnętrznymi obowiązującymi w Spółce, w tym w szczególności z postanowieniami Statutu, Regulaminu Walnego Zgromadzenia, Regulaminu Rady Nadzorczej, Regulaminu Zarządu.

Za kluczowych menedżerów Spółki uznaje się Członków Rady Nadzorczej i Członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz dyrektorów biur Centrali Spółki i dyrektorów Zakładów Spółki.

Polityka stanowi istotny element rozwoju i bezpieczeństwa funkcjonowania PKP CARGO S.A., a jej głównym zadaniem jest wspieranie strategii w realizacji założonego celu biznesowego Spółki.

8.7.2. Warunki i wysokość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu i Rady Nadzorczej

Zarząd

Zgodnie z zapisami „Polityki wynagrodzeń kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”, w Spółce obowiązują następujące zasady dot. zatrudniania i wynagradzania Członków Zarządu:

1. Możliwa forma zatrudnienia Członków Zarządu to: umowa o pracę lub inny rodzaj umowy np. umowy o świadczenie usług zarządzania, kontrakt menedżerski.
2. Członkowie Zarządu zatrudnieni na podstawie umowy o pracę, podlegają wszelkim regulacjom wynikającym z przepisów prawa pracy tj. Kodeksu pracy, innych ustaw i aktów wykonawczych określających prawa i obowiązki pracowników i pracodawców, jak również z przepisów wewnątrzzakładowych.
3. Rodzaj umowy z Członkami Zarządu oraz wysokość wynagrodzenia składającego się z elementów stałych i zmiennych ustala Rada Nadzorcza.
4. Członkowi Zarządu przysługuje miesięczne wynagrodzenie zasadnicze wyliczone na podstawie obiektywnego i mierzalnego wskaźnika i odpowiada wielkości przedsiębiorstwa oraz pozostaje w rozsądnym stosunku do wyników ekonomicznych Spółki.
5. Członkowie Zarządu są uprawnieni do otrzymywania wynagrodzenia zmiennego (premi) z tytułu osiągnięcia celów o szczególnym znaczeniu dla Spółki, określonych przez Radę Nadzorczą. Cele o szczególnym znaczeniu dla Spółki powinny być ustalane najpóźniej do końca lutego każdego roku i powinny obejmować cele krótko i długoterminowe wpisane w dalekosiężną strategię Spółki. Cele zdefiniowane są w sposób indywidualny i ogólnofirmowy, zawierają informacje o miernikach, wadze i oczekiwany poziomie realizacji.
6. Członkom Zarządu może zostać przyznane prawo do korzystania, na zasadach obowiązujących w Spółce, z narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków Członka Zarządu, samochodu służbowego, firmowej karty płatniczej, pakietu medycznego, mieszkania.
7. Członkowie Zarządu Spółki związani są zakazem konkurencji w okresie zatrudnienia i po rozwiązaniu lub wygaśnięciu umowy („przedłużony zakaz konkurencji”). Z tytułu przedłużonego zakazu konkurencji przysługuje im odszkodowanie na warunkach ustalonych przez Radę Nadzorczą. W okresie obowiązywania umowy o zakazie konkurencji, Członkowie Zarządu nie mogą prowadzić działalności konkurencyjnej wobec Spółki lub podmiotów należących do Grupy kapitałowej PKP CARGO.

8. Pełnienie funkcji w organie zarządzającym stanowi główny obszar aktywności zawodowej Członka Zarządu. Dopuszcza się możliwość dodatkowego zaangażowania Członka Zarządu w działalność organów zarządzających i nadzorczych w podmiotach należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO.
9. Wysokość wynagrodzenia z tytułu dodatkowej działalności oraz warunki pełnienia funkcji w organie spółki zależnej, ustala właściwy organ korporacyjny spółki zależnej.

W tabeli poniżej przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2016 r.

Tabela 52 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2016 r. (zł)

Nazwisko i imię	Wynagrodzenie, ekwiwalent za urlop (z uwzgl. VAT)	Premie, nagrody sporadyczne, nagrody jubileuszowe	Odprawy, odszkodowania, zakaz konkurencji (z uwzgl. VAT)	Inne przychody opodatkowane i oskładkowane	Spółki zależne**	Razem
Obecni członkowie Zarządu						
Libiszewski Maciej	576 000	0	0	5 616	632 156	1 213 772
Fingas Grzegorz	387 000	0	0	11 700	80 180	478 880
Olewnik Arkadiusz	387 000	0	0	4 145	479 401	870 546
Klasa Jarosław	387 000	18 707	0	14 471	105 253	525 431
Kozendra Zenon	239 571	0	0	2 400	26 816	268 787
Byli członkowie Zarządu*						
Purwin Adam	158 918	0	614 198	933	106 539	880 588
Neska Jacek	277 708	0	590 129	733	186 438	1 055 008
Hadyś Łukasz	283 218	0	590 129	733	19 366	893 446
Derda Wojciech	230 258	0	479 780	733	38 882	749 654
Browarek Dariusz	459 265	0	0	2 640	0	461 905

Źródło: Opracowanie własne

* w wynagrodzeniach ujęto dodatkowe wynagrodzenia z tyt. usług w zakresie przekazania obowiązków (za okres 3 miesięcy) wypłacone po zakończeniu pełnienia funkcji, tj. Pan Adam Purwin (14 grudnia 2015 r.), Pan Jacek Neska, Pan Łukasz Hadyś i Pan Wojciech Derda (24 lutego 2016 r.), Pan Dariusz Browarek (11 maja 2016 r.).

**wynagrodzenia z tytułu pełnienia funkcji we władzach spółek zależnych w okresie pełnienia funkcji Członka Zarządu PKP CARGO S.A.

Rada Nadzorcza

Zgodnie z zapisami „Polityki wynagrodzeń kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”, w Spółce obowiązują następujące zasady dot. zatrudniania i wynagradzania Członków Rady Nadzorczej:

1. Członkowie Rady Nadzorczej nie są zatrudnieni przez Spółkę (dotyczy to samej formy powoływania na członka Rady; członkowie Rady – przedstawiciele pracowników mogą być pracownikami Spółki, a na czas pełnienia funkcji w Radzie zawieszać stosunek pracy).
2. Wysokość wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej ustala Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Spółki.
3. Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej nie jest powiązane z wynikami działalności Spółki, opcjami i innymi instrumentami finansowymi, ani z jakimkolwiek zmiennym składnikiem.
4. Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej nie stanowi istotnej pozycji kosztów działalności Spółki i nie wpływa w znaczący sposób na jej wynik finansowy.
5. Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej powinno być adekwatne do powierzonego zakresu działań i pełnionych funkcji, np. pracy w komitetach Rady Nadzorczej.
6. Członkom Rady Nadzorczej może zostać przyznane prawo do korzystania, na zasadach obowiązujących w Spółce, z narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków Członka Rady Nadzorczej.

W poniższej tabeli przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej Spółki w 2016 r.

Tabela 53 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2016 r. (zł)

Imię i Nazwisko	Stanowisko	Wynagrodzenie z tytułu pełnienia funkcji w RN PKP CARGO S.A.	Wynagrodzenia pozostałe (PKP CARGO S.A.)	Spółki zależne
Jamrozik Kazimierz	Członek Rady Nadzorczej	44 298	0	
Knaflowski Stanisław	Członek Rady Nadzorczej	44 298	0	
Eggink Raimondo	Członek Rady Nadzorczej	121 734	0	
Kleniewski Jerzy	Członek Rady Nadzorczej	121 734	0	
Kryszkiewicz Małgorzata	Członek Rady Nadzorczej	121 734	0	
Pawłowski Mirosław	Członek Rady Nadzorczej	147 417	0	243 448*
Wach Andrzej	Członek Rady Nadzorczej	121 734	0	
Warszewicz Czesław	Członek Rady Nadzorczej	121 734	0	
Dzik Zofia	Członek Rady Nadzorczej	77 884	0	
Czarnota Krzysztof	Członek Rady Nadzorczej	74 939	84 895	
Podskalny Marek	Członek Rady Nadzorczej	74 939	103 326	
Stachaczyński Tadeusz	Członek Rady Nadzorczej	74 939	49 002	

Źródło: Opracowanie własne

*wynagrodzenie za pełnienie funkcji w zespole ekspertów

8.7.3. Warunki dot. przysługujących pozafinansowych składników wynagrodzenia dla pozostałych kluczowych menedżerów

Dyrektorzy Biur i Dyrektorzy Zakładów

Zgodnie z zapisami „Polityki wynagrodzeń kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”, w Spółce obowiązują następujące zasady dot. przysługujących pozafinansowych składników wynagrodzenia:

1. Kluczowym menedżerom Spółki w tej grupie poza wynagrodzeniem w części stałej i zmiennej może zostać przyznane, na zasadach obowiązujących w Spółce, prawo do korzystania z dofinansowania czynszu najmu mieszkania, samochodu służbowego, służbowej karty płatniczej, narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków na zajmowanym stanowisku, opieki medycznej.
2. Kluczowi menedżerowie Spółki mogą być objęci zakazem prowadzenia działalności konkurencyjnej wobec PKP CARGO S.A. po ustaniu stosunku pracy, na warunkach określonych Uchwałą Zarządu i z tego tytułu otrzymywać odszkodowanie za przestrzeganie zakazu prowadzenia działalności konkurencyjnej wobec PKP CARGO S.A. i podmiotów należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

8.7.4. Wskazanie istotnych zmian, które w ciągu ostatniego roku obrotowego nastąpiły w polityce wynagrodzeń, lub informację o ich braku

W 2016 r. nie miały miejsca istotne zmiany w polityce wynagrodzeń Spółki.

8.7.5. Ocena funkcjonowania polityki wynagrodzeń z punktu widzenia realizacji jej celów, w szczególności długoterminowego wzrostu wartości dla akcjonariuszy i stabilności funkcjonowania przedsiębiorstwa

Wprowadzenie w 2016 r. w PKP CARGO S.A. obowiązującego, formalnego dokumentu jakim jest „Polityka Wynagrodzeń dla kluczowego personelu kierowniczego” pozwala na podniesienie wartości Spółki z punktu widzenia akcjonariuszy w następujących aspektach:

- Zaimplementowanie oficjalnego dokumentu opisującego zasady wynagradzania kluczowego personelu Spółki zapewnia zgodność ze standardami powszechnie obowiązującymi spółki notowane na GWP.
- Przyjęcie Polityki Wynagrodzeń oznacza, że zawarte w niej zdefiniowane zasady wynagradzania nie są ustalane doraźnie pod wpływem aktualnych wydarzeń, w reakcji na bieżące wyniki finansowe, ale stanowią trwałe, przejrzyste, niezależne zasady wynagradzania przez co gwarantują stabilność funkcjonowania przedsiębiorstwa.
- Polityka pozwala na wyłonienie grup pracowników, którzy poprzez pełnione funkcje, mają znaczący wpływ na sprawne zarządzanie organizacją oraz realizowanie strategicznych celów Spółki.
- Przyjęta w spółce Polityka wynagrodzeń określa w szczególności przejrzystą formę, strukturę i sposób ustalania wynagrodzeń kluczowych menedżerów zarówno w części stałej wynagrodzenia jak i w jej części zmiennej oraz świadczeniach pozapłacowych, co pozwala na ograniczenie ryzyka związanego z niestabilnymi zasadami wynagradzania kluczowego personelu.

8.7.6. Umowy zawarte między PKP CARGO S.A. a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w określonych przypadkach

W dniu 19 stycznia 2016 r. Uchwałą nr 1511/V/2016 powołano Macieja Libiszewskiego na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki oraz Uchwałą nr 1512/V/2016 powołano Macieja Libiszewskiego na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na kolejną kadencję następującą po kadencji Członków Zarządu Spółki w rozumieniu § 27 ust. 5 w związku z §14 ust. 1 Statutu Spółki PKP CARGO S.A. Umowa o pracę z Prezesem Zarządu PKP CARGO S.A. została zawarta na podstawie Uchwały nr 1516/V/2016 Rady Nadzorczej z dnia 9 lutego 2016 r.

W dniu 31 marca 2016 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1570/V/2016 powołując z dniem 1 kwietnia 2016 r. Arkadiusza Olewnika na Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki oraz Uchwałą nr 1571/V/2016 powołano Arkadiusza Olewnika na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu następującej po kadencji Zarządu Spółki w rozumieniu § 27 ust. 5 w związku z §14 ust. 1 Statutu Spółki PKP CARGO S.A.. Umowa o pracę z Członkiem Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. została zawarta na podstawie Uchwały nr 1576/V/2016 Rady Nadzorczej z dnia 31 marca 2016 r.

W dniu 31 marca 2016 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1572/V/2016 powołując z dniem 1 kwietnia 2016 r. Jarosława Klasę na Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki oraz Uchwałą nr 1573/V/2016 powołano Jarosława Klasę na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu następującej po kadencji Zarządu Spółki w rozumieniu § 27 ust. 5 w związku z §14 ust. 1 Statutu Spółki PKP CARGO S.A.. Umowa o pracę z Członkiem Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. została zawarta na podstawie Uchwały nr 1577/V/2016 Rady Nadzorczej z dnia 31 marca 2016 r.

W dniu 31 marca 2016 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1574/V/2016 powołując z dniem 1 kwietnia 2016 r. Grzegorza Fingasa na Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki oraz Uchwałą nr 1575/V/2016 powołano Grzegorza Fingasa na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu następującej po kadencji Zarządu Spółki w rozumieniu § 27 ust. 5 w związku z §14 ust. 1 Statutu Spółki PKP CARGO S.A.. Umowa o pracę z Członkiem Zarządu ds. Handlowych CARGO S.A. została zawarta na podstawie Uchwały nr 1578/V/2016 Rady Nadzorczej z dnia 31 marca 2016 r.

W dniu 14 lipca 2016 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę nr 1599/VI/2016 powołując z dniem 14 lipca 2016 r. Pana Zenona Kozendrę - Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników. Umowa o pracę z Członkiem Zarządu – Przedstawicielem Pracowników PKP CARGO S.A. została zawarta na podstawie Uchwały nr 1600/V/2016 Rady Nadzorczej z dnia 14 lipca 2016 r.

Podstawowe warunki przedmiotowych umów o pracę:

- członkowie Zarządu realizują zadania określone w umowie o pracę w ramach pełnego etatu;
- umowa zawarta jest na czas pełnienia funkcji Prezesa/Członka Zarządu bieżącej kadencji Zarządu Spółki w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki oraz następującej kadencji po kadencji bieżącej w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki. Umowa rozwiązuje się z upływem powyższego okresu. Umowa może zostać rozwiązana w każdym czasie na mocy porozumienia Stron;
- członkom Zarządu przysługuje miesięczne wynagrodzenie zasadnicze jak również wynagrodzenie zmienne (Premia) z tytułu osiągnięcia celów o szczególnym znaczeniu dla Spółki, które określa Rada Nadzorcza Spółki;
- członkowie Zarządu zobowiązują się, że w okresie obowiązywania Umowy nie będą prowadzić działalności konkurencyjnej wobec Spółki lub podmiotów należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO;
- zakaz konkurencji obowiązuje również w okresie dwunastu miesięcy po rozwiązaniu lub wygaśnięciu umowy oraz upływie terminu pełnienia funkcji członka Zarządu. Z tytułu objęcia członków Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji, Spółka zapłaci członkom Zarządu wynagrodzenie zasadnicze za każdy miesiąc objęcia członka Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji;

na pisemny wniosek członka Zarządu, Rada Nadzorcza, może - w formie uchwały - zwolnić z zakazu konkurencji. W każdym przypadku Rada Nadzorcza określa w uchwale zakres zwolnienia, wskazując jakich czynności, podmiotów lub funkcji on dotyczy.

8.8. Informacje dotyczące sprawozdania finansowego

8.8.1. Informacje o umowie zawartej z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdania finansowego

Uchwałą nr 1597/VI/2016 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 30 czerwca 2016 r. dokonano wyboru Spółki BDO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością („BDO”) z siedzibą w Warszawie przy ul. Postępu 12, wpisanej pod numerem 3355 jako podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych.

Umowa z BDO została zawarta w dniu 27 lipca 2016 r. i obejmuje:

- badanie jednostkowych PKP CARGO S.A. i skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO za lata 2016-2018,
- przegląd półrocznych jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2016-2018,
- weryfikację pakietu sprawozdawczego sporządzonego na potrzeby konsolidacji PKP S.A.
- przeprowadzenie uzgodnionych procedur w zakresie potwierdzenia prawidłowości wyliczenia rocznych wskaźników zdefiniowanych w umowach kredytowych,
- tłumaczenie na język angielski sprawozdań finansowych jednostkowych i skonsolidowanych kwartalnych, półrocznych i rocznych.

Sprawozdania finansowe PKP CARGO S.A. za rok 2015 były badane przez KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa („KPMG“), z siedzibą w Warszawie przy ul. Inflanckiej 4a. Wyboru KPMG dokonała Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. uchwałą nr 1272/V/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. KPMG jest wpisana pod numerem 3546 jako podmiot uprawniony do badania jednostkowych sprawozdań finansowych. Umowa o badanie informacji finansowych z KPMG została zawarta w dniu 31 stycznia 2014 roku i obejmowała:

- badanie jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2013 - 2015.
- weryfikację pakietu sprawozdawczego sporządzonego na potrzeby konsolidacji PKP S.A.
- tłumaczenie na język angielski rocznych sprawozdań finansowych jednostkowych i skonsolidowanych.

Ponadto z KPMG została zawarta w dniu 8 maja 2014 r. umowa o przegląd śródrocznego jednostkowego oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego za I półrocze 2014 r. oraz za I półrocze 2015 r.

Badania sprawozdań finansowych pozostałych spółek z Grupy PKP CARGO zostały przeprowadzone przez BDO, KPMG Audyt oraz inne podmioty uprawnione.

Łączne wynagrodzenie podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych, wypłacone lub należne za rok obrotowy wynosi odpowiednio:

Tabela 54 Łączne wynagrodzenia podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych (zł netto)

Wyszczególnienie	Rok zakończony 31/12/2016	Rok zakończony 31/12/2015
Badanie jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego	120 427	205 072
Badanie sprawozdań finansowych spółek zależnych	139 308	171 422
Inne usługi poświadczające, w tym przegląd sprawozdań finansowych	105 520	143 950
Pozostałe usługi (w tym szkolenia)	5 000	241 340
Razem	370 255	761 784

Źródło: Opracowanie własne

8.8.2. Zasady sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku oraz Skonsolidowane Sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku zostały 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 19 lutego 2009 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 2014, poz. 133 z późniejszymi zmianami) („Rozporządzenie”).

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku zostały sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszych sprawozdań nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez PKP CARGO S.A. oraz Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok 2016 zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych.

Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok 2016 zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych, zobowiązania z tytułu opcji put na udziały niedające kontroli.

8.8.3. Opis nietypowych pozycji w jednostkowym sprawozdaniu finansowym PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO

Testy na utratę wartości aktywów Grupy AWT zostały przeprowadzone według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. oraz na dzień 30 czerwca 2016 r. Przeprowadzony test na utratę wartości potwierdził konieczność pozostawienia odpisu aktualizującego wartość aktywów trwałych Grupy AWT rozpoznanej na dzień 30 czerwca 2016 r. w wysokości 35 milionów złotych.

Z uwagi na trudną sytuację finansową kontrahenta na dzień 30 czerwca 2016 r. utworzono odpis aktualizujący na należności od OKD w wysokości 384.674 tysięcy CZK. Na dzień 31 grudnia 2016 r. Grupa dokonała kolejnej analizy możliwości odzyskania pozostałej kwoty należności i zdecydowano o utworzeniu odpisu aktualizującego na pozostałą część należności od OKD w wysokości 64.131 tysięcy CZK.

Odpis aktualizujący został ujęty w SSF w następujący sposób:

- w pozycji należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności w wysokości 73.469 tysięcy złotych,
- w pozycji pozostałe koszty operacyjne w wysokości 72.661 tysięcy złotych.

Szczegóły zostały zaprezentowane w Notach 12.1 oraz 19 SSF.

8.8.4. Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Istotne pozycje pozabilansowe zostały opisane w Notach do JSF i SSF:

- zobowiązania warunkowe Nocie 37 JSF i Nocie 36 SSF,
- leasing operacyjny w Nocie 29 i 35 JSF i Nocie 28 i 34 SSF,
- weksle stanowiące zabezpieczenie spłaty zobowiązań w Nocie 38 JSF i Nocie 37 SSF

9. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego

9.1. Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny

W okresie od dnia dopuszczenia akcji Spółki do publicznego obrotu tj. od dnia 28 października 2013 r. do dnia 31 grudnia 2016 r. Spółka podlegała zasadom ładu korporacyjnego opisanym w dokumencie Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW („Dobre Praktyki”), stanowiącym Załącznik do Uchwały Rady GPW nr 12/1170/2007 z dnia 4 lipca 2007 r., zmienionym następującymi uchwałami Rady GPW: nr 17/1249/2010 z dnia 19 maja 2010 r. (weszła w życie z dniem 1 lipca 2010 r.), nr 15/1282/2011 z dnia 31 sierpnia 2011 r. (weszła w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.), nr 20/1287/2011 z dnia 19 października 2011 r. (weszła w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.) oraz nr 19/1307/2012 z dnia 21 listopada 2012 r., która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2013 r.

Tekst zbioru Dobrych Praktyk, którym Spółka podlegała w 2016 r. jest dostępny na stronie internetowej GPW pod adresem (http://static.gpw.pl/pub/files/PDF/dobre_praktyki/dobre_praktyki_16_11_2012.pdf).

W dniu 13 października 2015 r. Rada GPW podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia nowego zbioru zasad ładu korporacyjnego pod nazwą „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016” (dalej: „Dobre Praktyki 2016”), które weszły w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. i zastąpiły poprzedni zbiór zasad ładu korporacyjnego, przyjęty uchwałą GPW z dnia 4 lipca 2007 z późniejszymi zmianami. Tekst zbioru „Dobrych Praktyk 2016”, którym Spółka podlega od dnia 1 stycznia 2016 r. jest dostępny na stronie internetowej GPW pod adresem (http://static.gpw.pl/pub/files/PDF/RG/DPSN2016__GPW.pdf).

W związku z wejściem w życie w dniu 1 stycznia 2016 r. DPS 2016, Zarząd Spółki w dniu 4 stycznia 2016 r. opublikował raport bieżący EBI, zawierający „Informację na temat stanu stosowania przez Spółkę rekomendacji i zasad zawartych w Zbiorze Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016”, której treść jest dostępna na stronie internetowej Spółki w zakładce Relacje Inwestorskie/Ład Korporacyjny/ Zasady Dobrych Praktyk.

9.2. Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia

W 2016 r. Spółka stosowała rekomendacje i zasady zawarte w Zbiorze Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW z wyłączeniem poniższych:

Rozdział II Rekomendacja 2 Dobrych Praktyk dotycząca wyboru członków zarządu lub rady nadzorczej

Spółka wyraża poparcie dla powyższej rekomendacji, dotyczącej dążenia do zapewnienia wszechstronności i różnorodności przy wyborze członków zarządu i rady nadzorczej, między innymi pod względem płci, kierunku wykształcenia, wieku i doświadczenia zawodowego. Jednakże Spółka prowadzi politykę, zgodnie z którą w Spółce zatrudniane są osoby kompetentne, kreatywne oraz posiadające odpowiednie doświadczenie zawodowe i wykształcenie nie kierując się przy tym kryterium płci i wieku.

Rozdział IV Rekomendacja 2 Dobrych Praktyk dotycząca zapewnienia akcjonariuszom możliwości udziału w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej

Spółka odstępuje od stosowania tej zasady ze względu na ryzyka natury prawnej i organizacyjno - technicznej, mogące zagrażać prawidłowemu przebiegowi walnego zgromadzenia przy zapewnieniu akcjonariuszom zdalnego sposobu komunikacji. Ponadto, żaden z akcjonariuszy nie zgłaszał Spółce zainteresowania takim sposobem uczestnictwa w walnym zgromadzeniu. Należy stwierdzić, iż aktualnie obowiązujące w Spółce zasady udziału w walnych zgromadzeniach umożliwiają akcjonariuszom efektywną realizację wszelkich praw z akcji i zabezpieczają interesy wszystkich akcjonariuszy.

Rozdział VI Rekomendacja 3 Dobrych Praktyk dotycząca funkcjonowania komitetu do spraw wynagrodzeń

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział VI Rekomendacja 4 Dobrych Praktyk dotycząca poziomu wynagrodzenia członków zarządu i rady nadzorczej oraz kluczowych menedżerów

Wynagrodzenie członków Rady Nadzorczej Spółki jest obecnie zróżnicowane tylko w odniesieniu do funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej Spółki, który na podstawie uchwały 5/2014 NWZ z dnia 30.07.2014 r. pobiera wynagrodzenie wyższe

w porównaniu z innymi członkami Rady Nadzorczej, nie jest natomiast zróżnicowane pod względem dodatkowych funkcji wykonywanych przez członków Rady Nadzorczej Spółki, takich jak praca w komitetach Rady Nadzorczej. W związku z tym, niniejsza zasada ładu korporacyjnego jest spełniona tylko częściowo. Zarząd Spółki będzie rekomendował Walnemu Zgromadzeniu dokonanie zmian w tym zakresie, tak aby spełnienie ww. zasady ładu korporacyjnego było możliwe w całości.

Rozdział I Zasada 1.15 dotycząca stosowanej przez spółkę polityki różnorodności w odniesieniu do władz spółki oraz jej kluczowych menedżerów

Spółka prowadzi politykę, zgodnie z którą w Spółce zatrudniane są osoby kompetentne, kreatywne oraz posiadające odpowiednie doświadczenie zawodowe i wykształcenie nie kierując się przy tym kryterium płci i wieku.

Rozdział I Zasada 1.16 dotycząca planowanej transmisji obrad walnego zgromadzenia

Niestosowanie niniejszej zasady ładu korporacyjnego jest konsekwencją odstąpienia przez Spółkę od stosowania zasady IV.R.2., zgodnie z którą Spółka powinna umożliwić akcjonariuszom udział w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, w szczególności poprzez transmisję obrad walnego zgromadzenia w czasie rzeczywistym.

Rozdział I Zasada 1.20 dotycząca zapisu przebiegu obrad walnego zgromadzenia, w formie audio lub wideo

W ocenie Spółki niestosowanie tej zasady nie wpływa na rzetelność polityki informacyjnej Spółki ani kompletność istotnych informacji przekazywanych przez Spółkę akcjonariuszom.

Rozdział II Zasada 2 dotycząca zgody rady nadzorczej na zasiadanie członków zarządu spółki w zarządach lub radach nadzorczych spółek spoza grupy kapitałowej spółki

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 5 dotycząca przekazania przez członka rady nadzorczej pozostałym członkom rady oraz zarządowi spółki oświadczenia o spełnianiu przez niego kryteriów niezależności

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 6 dotycząca oceny spełniania kryteriów niezależności przez członków rady nadzorczej

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 7 dotycząca zadań i funkcjonowania komitetów działających w radzie nadzorczej

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 8 dotycząca spełniania kryteriów niezależności przez przewodniczącego komitetu audytu

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 10.1 dotycząca oceny sytuacji spółki, z uwzględnieniem oceny systemów kontroli wewnętrznej, zarządzania ryzykiem, compliance oraz funkcji audytu wewnętrznego

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 10.2 dotycząca sprawozdania z działalności rady nadzorczej

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 10.3 dotycząca oceny sposobu wypełniania przez spółkę obowiązków informacyjnych dotyczących stosowania zasad ładu korporacyjnego

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 10.4 dotycząca oceny racjonalności prowadzonej przez spółkę polityki związanej z działalnością sponsoringową, charytatywną lub inną o zbliżonym charakterze

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział III Zasada 2 dotycząca osób odpowiedzialnych za zarządzanie ryzykiem, audyt wewnętrzny i compliance – ich podległości bezpośrednio prezesowi lub innemu członkowi zarządu, a także zapewnieniu możliwości raportowania bezpośrednio do rady nadzorczej lub komitetu audytu

Spółka odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu zakończenia procesu analizy zasadności oraz ewentualnego sposobu wdrożenia w Spółce tej zasady ładu korporacyjnego oraz podjęcia przez Zarząd Spółki decyzji o jej zastosowaniu bądź wyłączeniu.

Rozdział III Zasada 4 dotycząca przedstawiania radzie nadzorczej przez osobę odpowiedzialną za audyt wewnętrzny (w przypadku wyodrębnienia w spółce takiej funkcji) i zarząd własnej oceny skuteczności funkcjonowania systemów kontroli wewnętrznej, zarządzania ryzykiem, compliance oraz funkcji audytu wewnętrznego

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział III Zasada 5 dotycząca monitorowania przez radę nadzorczą skuteczności systemów kontroli wewnętrznej, zarządzania ryzykiem, compliance oraz funkcji audytu wewnętrznego oraz dokonywania rocznej oceny skuteczności Spółka tymczasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział IV Zasada 2 dotycząca zapewnienia powszechnie dostępnej transmisji obrad walnego zgromadzenia w czasie rzeczywistym.

W opinii Spółki niestosowanie tej zasady nie wpływa na rzetelność polityki informacyjnej Spółki ani kompletność istotnych informacji przekazywanych przez Spółkę akcjonariuszom.

Rozdział V Zasada 5 dotycząca zawarcia przez spółkę istotnej umowy z akcjonariuszem posiadającym co najmniej 5% ogólnej liczby głosów w spółce lub podmiotem powiązanym

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział V Zasada 6 dotycząca określenia w regulacjach wewnętrznych kryteriów i okoliczności, w których może dojść w spółce do konfliktu interesów, a także zasady postępowania w obliczu konfliktu interesów lub możliwości jego zaistnienia

Obecnie niniejsza zasada ładu korporacyjnego jest spełniona tylko częściowo. Regulamin Zarządu zawiera wprowadzone zapisy dotyczące postępowania w obliczu zaistnienia konfliktu interesów Spółki z osobistymi interesami członka Zarządu Spółki, jednak nie uwzględniają one wszystkich wymogów niniejszej zasady ładu korporacyjnego tj. nie identyfikują m.in. kryteriów i okoliczności, w których może dojść w Spółce do konfliktu interesów. Zarząd Spółki podejmie kroki mające na celu spełnienie ww. zasady ładu korporacyjnego w całości oraz będzie rekomendował podjęcie takich czynności Radzie Nadzorczej Spółki.

9.3. Opis głównych cech stosowanych w PKP CARGO S.A. systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych

Jednolite zasady rachunkowości

W jednostce dominującej PKP CARGO S.A. została opracowana i wdrożona Polityka rachunkowości sporządzona zgodnie z MSSF UE. Dokument ten jest na bieżąco aktualizowany w razie zaistnienia zmian w przepisach. Zasady zawarte w tym dokumencie mają zastosowanie do jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO. Spółki podlegające konsolidacji są zobowiązane do stosowania Polityki rachunkowości PKP CARGO S.A. przy sporządzaniu sprawozdawczych pakietów konsolidacyjnych, które są podstawą sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.

Jednolite pakiety konsolidacyjne spółek zależnych

Przyjęto jednolity wzór pakietów sprawozdawczych w oparciu o MSSF UE przygotowanych przez Spółki zależne na potrzeby skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO. Spółki zależne przygotowują pakiety sprawozdawcze według MSSF UE uwzględniając różnice między Polskimi Standardami Rachunkowości a MSSF UE.

Prowadzenie ksiąg rachunkowych

Rzetelność sprawozdania finansowego zapewniają dane bezpośrednio wynikające z ksiąg rachunkowych. Jednostka dominująca prowadzi księgi rachunkowe będące podstawą przygotowania sprawozdania finansowego w informatycznym systemie finansowo-księgowym SAP. Spółka na bieżąco aktualizuje system finansowo-księgowy do zmieniających się przepisów i wymogów sprawozdawczych, zarówno wewnętrznych i zewnętrznych. Dostęp do systemów informatycznych ograniczony jest odpowiednimi uprawnieniami dla upoważnionych pracowników. W Spółce funkcjonują rozwiązania informatyczne i organizacyjne zabezpieczające kontrolę dostępu do systemu finansowo-księgowego oraz zapewniające należyłą ochronę i archiwizację ksiąg rachunkowych.

Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych

W PKP CARGO S.A. i spółkach zależnych zostały wdrożone wewnętrzne procedury dotyczące zamknięcia okresów, określające terminy i odpowiedzialność działów wewnętrznych za poszczególne obszary ewidencji; sprawozdania finansowe są poddawane wewnętrznym procedurom weryfikacji kompletności i spójności; pakiety sprawozdawcze sporządzone według MSSF UE są podpisywane przez Zarządy Spółek zależnych, natomiast skonsolidowane sprawozdania finansowe sporządzone według MSSF UE są odpowiednio autoryzowane i podpisywane przez Zarząd Spółki.

Nadzór Komitetu Audytu

W ramach Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. został powołany Komitet Audytu, który zgodnie z przepisami dokonuje nadzoru nad procesem sporządzania skonsolidowanych sprawozdań finansowych, nad procesem rewizji finansowej oraz analizuje i monitoruje śródroczne oraz roczne dane finansowe Spółki i Grupy.

Badanie i przegląd sprawozdań finansowych

Roczne jednostkowe i skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane badaniu przez biegłego rewidenta, półroczne jednostkowe i skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane przeglądowi przez biegłego rewidenta; opinie i raporty z tych prac są dołączone do zatwierdzonych i publikowanych sprawozdań finansowych.

9.4. Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji

Na dzień przekazania niniejszego raportu, łączna liczba akcji Spółki wyniosła 44 786 917. Zgodnie z otrzymanymi przez Spółkę zawiadomieniami, struktura akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji Spółki przedstawiała się następująco:

Tabela 55 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2016 r.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy 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⁾	5 771 555	12,89%	5 771 555	12,89%
Morgan Stanley ⁽³⁾	2 380 008	5,31%	2 380 008	5,31%
AVIVA OFE ⁽⁴⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	19 512 789	43,57%	19 512 789	43,57%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

Źródło: Opracowanie własne

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

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 12.11.2015 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 18.06.2014 r.

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

W dniu 16 marca 2016 r. Zarząd Spółki otrzymał zawiadomienie od Morgan Stanley (Institutional Securities Group and Global Wealth Management), dotyczącym zmniejszenia przez Morgan Stanley (Institutional Securities Group and Global Wealth Management) udziału poniżej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu („WZ”).

Do przekroczenia przedmiotowego progu doszło w wyniku transakcji zbycia akcji Spółki, dokonanej na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. w dniu 10 marca 2016 r. („Transakcja”).

Przed Transakcją Morgan Stanley (Institutional Securities Group and Global Wealth Management) posiadał 2 380 008 akcji Spółki, stanowiących 5,31% kapitału zakładowego Spółki, uprawniających do 2 380 008 głosów na WZ, stanowiących 5,31 % ogólnej liczby głosów. Po Transakcji, Morgan Stanley (Institutional Securities Group and Global Wealth Management) posiadał 2 225 827 akcji Spółki, stanowiących 4,97% kapitału zakładowego Spółki, uprawniających do 2 225 827 głosów na WZ, stanowiących 4,97 % ogólnej liczby głosów.

W dniu 18 sierpnia 2016 r. Zarząd Spółki otrzymał od MetLife PTE S.A. zawiadomienie iż zarządzany przez nie MetLife Otwarty Fundusz Emerytalny zwiększył zaangażowanie powyżej 5% ogólnej liczby głosów w Spółce PKP CARGO S.A.

Zwiększenie zaangażowania powyżej 5% nastąpiło w wyniku zakupu akcji Spółki PKP CARGO S.A. w dniu 10 sierpnia 2016 r. Bezpośrednio przed zmianą udziału OFE posiadał 2 162 347 akcji, co stanowiło 4,83% kapitału zakładowego Spółki PKP CARGO S.A. i uprawniało do 2 162 347 głosów na Walnym Zgromadzeniu, co stanowiło 4,83 % ogółu głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki PKP CARGO S.A.

Aktualnie OFE posiada 2 494 938, co stanowi 5,57% kapitału zakładowego Spółki PKP CARGO S.A. i uprawnia do 2 494 938 głosów na Walnym Zgromadzeniu, co stanowi 5,57% ogółu głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki PKP CARGO S.A.

Tabela 56 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2016 r. oraz na dzień przekazania raportu

Akcjonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy 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⁾	6 854 195	15,30%	6 854 195	15,30%
MetLife OFE ⁽³⁾	2 494 938	5,57%	2 494 938	5,57%
AVIVA OFE ⁽⁴⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	18 315 219	40,89%	18 315 219	40,89%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

Źródło: Opracowanie własne

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

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 18.10.2016 r.

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

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

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

Tabela 57 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

PKP CARGO S.A. nie są znane żadne umowy zawarte przez dotychczasowych akcjonariuszy, w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji.

9.5. Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnień

Papiery wartościowe PKP CARGO S.A. nie dają żadnemu z akcjonariuszy specjalnych uprawnień kontrolnych.

9.6. Ograniczenia odnośnie do wykonywania prawa głosu

Prawo do udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu

Akcjonariusz wykonuje prawo głosu na Walnych Zgromadzeniach. Zgodnie z Kodeksem Spółek Handlowych akcjonariusze Spółki mogą uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu oraz wykonywać prawo głosu osobiście lub przez pełnomocnika. Akcjonariusz Spółki zamierzający uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu za pośrednictwem pełnomocnika musi udzielić pełnomocnikowi pełnomocnictwa na piśmie lub w postaci elektronicznej. Formularz zawierający wzór pełnomocnictwa Spółka zamieszcza w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Ponadto o udzieleniu pełnomocnictwa w postaci elektronicznej należy zawiadomić Spółkę przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej wskazanych w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Spółka podejmuje odpowiednie działania służące identyfikacji akcjonariusza Spółki i pełnomocnika w celu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej. Szczegółowy opis sposobu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej zawiera treść ogłoszenia o zwołaniu Walnego Zgromadzenia.

Akcjonariusz Spółki posiadający Akcje zapisane na więcej niż jednym rachunku papierów wartościowych może ustanowić oddzielnych pełnomocników do wykonywania praw z Akcji zapisanych na każdym z rachunków.

Jeżeli pełnomocnikiem akcjonariusza Spółki na Walnym Zgromadzeniu jest członek Zarządu, członek Rady Nadzorczej, likwidator, pracownik Spółki lub członek organów lub pracownik spółki zależnej od PKP CARGO S.A., pełnomocnictwo może upoważniać do reprezentacji tylko na jednym Walnym Zgromadzeniu. Pełnomocnik ma obowiązek ujawnić akcjonariuszowi Spółki okoliczności wskazujące na istnienie bądź możliwość wystąpienia konfliktu interesów. W takim przypadku udzielenie dalszego pełnomocnictwa jest niedopuszczalne. Pełnomocnik, o którym mowa powyżej, głosuje zgodnie z instrukcjami udzielonymi przez akcjonariusza Spółki.

Zgodnie z § 11 ust. 2 Statutu, każda Akcja uprawnia do jednego głosu na Walnym Zgromadzeniu. Na podstawie § 13 ust. 1 Statutu Spółki prawo głosu akcjonariuszy dysponujących powyżej 10% ogółu głosów w Spółce zostało ograniczone w ten sposób, że żaden z nich nie może wykonywać na Walnym Zgromadzeniu więcej niż 10% ogólnej liczby głosów w Spółce istniejących w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia. Powyższego ograniczenia nie stosuje się dla celów ustalania obowiązków nabywców znacznych pakietów akcji przewidzianych w Ustawie o ofercie publicznej. Powyższe ograniczenie prawa głosu nie dotyczy akcjonariuszy, którzy w dniu powzięcia uchwały Walnego Zgromadzenia wprowadzającego ograniczenie są uprawnieni do wykonywania prawa głosu, w tym również, jako użytkownik, z akcji reprezentujących więcej niż 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce, a także jakiegokolwiek innego podmiotu, który nabędzie akcje Spółki przysługujące akcjonariuszom, o których mowa powyżej, w związku z ich likwidacją.

Zgodnie z postanowieniami Statutu, ograniczenie prawa głosu akcjonariuszy reprezentujących ponad 10% ogółu głosów w Spółce nie wygasa po zbyciu wszystkich Akcji przez PKP S.A., który nie jest objęty wspomnianym ograniczeniem. W konsekwencji ograniczenie prawa głosu potencjalnie utrudnia uzyskanie kontroli nad Spółką przez jednego inwestora nawet, jeśli udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki spadnie do zera.

Ponadto zgodnie z § 13 ust. 1 Statutu Spółki dla potrzeb ograniczenia prawa głosu, głosy akcjonariuszy, między którymi istnieje stosunek dominacji lub zależności, są sumowane zgodnie z zasadami opisanymi poniżej.

Akcjonariusze, których głosy podlegają kumulacji i redukcji, są łącznie zwani „Zgrupowaniem”. Kumulacja głosów polega na zsumowaniu głosów, którymi dysponują poszczególni akcjonariusze wchodzący w skład Zgrupowania. Redukcja głosów polega na pomniejszeniu ogólnej liczby głosów w Spółce przysługujących na Walnym Zgromadzeniu akcjonariuszom wchodzącym w skład Zgrupowania. Redukcji głosów dokonuje się według następujących zasad:

- 1) dla każdego akcjonariusza wchodzącego w skład Zgrupowania oblicza się procentowy udział przysługujących mu głosów w skumulowanej liczbie głosów przysługujących całemu Zgrupowaniu;
- 2) oblicza się liczbę głosów odpowiadającą 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia;

Zgodnie z § 13 ust. 7 Statutu Spółki w celu ustalenia podstawy do kumulacji i redukcji głosów każdy akcjonariusz Spółki, Zarząd, Rada Nadzorcza oraz poszczególni członkowie tych organów, a także Przewodniczący Walnego Zgromadzenia, mogą żądać, aby akcjonariusz Spółki, podlegający ograniczeniu prawa głosu, udzielił informacji, czy jest on w stosunku do dowolnego innego akcjonariusza Spółki podmiotem dominującym lub zależnym.

9.7. Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.

Ustawowe ograniczenia zbywalności akcji

Ustawa o Ofercie Publicznej, Ustawa o Obrocie Instrumentami Finansowymi oraz Kodeks Sądów Handlowych przewidują, między innymi, następujące ograniczenia dotyczące swobodnej zbywalności akcji:

- obowiązek zawiadomienia KNF oraz Spółki ciąży na każdym, kto: (i) osiągnął lub przekroczył 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33¹/₃%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej; (ii) posiadał co najmniej 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33¹/₃%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w tej spółce, a w wyniku zmniejszenia tego udziału osiągnął, odpowiednio, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33¹/₃%, 50%, 75% albo 90% lub mniej ogólnej liczby głosów; (iii) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 10% ogólnej liczby głosów o co najmniej 2% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej, której akcje są dopuszczone do obrotu na rynku oficjalnych notowań giełdowych (na Datę Prospektu takim rynkiem jest rynek podstawowy GPW); (iv) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 33% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej o co najmniej 1% ogólnej liczby głosów;
- obowiązek ogłoszenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż lub zamianę akcji w przypadku: (i) nabycia akcji uprawniających do wykonywania ponad 10% lub 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (ii) przekroczenia progu 33% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (iii) przekroczenia progu 66% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu;
- zakaz nabywania lub zbywania, na rachunek własny lub osoby trzeciej, instrumentów finansowych, w oparciu o informację poufną;
- zakaz nabywania lub zbywania instrumentów finansowych w czasie trwania okresu zamkniętego przez osoby określone w Ustawie o Obrocie Instrumentami Finansowymi;

- spółka dominująca, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 Kodeksu Spółek Handlowych, ma obowiązek zawiadomić spółkę zależną o powstaniu lub ustaniu stosunku dominacji w terminie dwóch tygodni od dnia powstania tego stosunku, pod rygorem zawieszenia wykonywania prawa głosu z akcji spółki dominującej reprezentujących więcej niż 33% kapitału zakładowego spółki zależnej.

Poza powyższym, nie występują inne ustawowe ograniczania w zbywalności akcji Spółki.

Umowne ograniczenia zbywalności akcji

Umowne ograniczenie zbywalności akcji dotyczyło akcji obejmowanych przez uprawnionych pracowników w związku z prawem przyznanym im w ramach PGP. Każdy uprawniony pracownik składając zapis na akcje zobowiązany był podpisać umowę ograniczenia zbywalności akcji na okres 2 lat od debiutu Spółki na GPW, czyli do 30 października 2015 r. Złożony zapis bez podpisania ww. umowy zostałby uznany za nieważny, a uprawniony pracownik utraciłby prawo do premii prywatyzacyjnej, a zatem i akcji. Zbycie lub obciążenie akcji lub jakichkolwiek praw do akcji przed dniem 30 października 2015 r. było bezskuteczne wobec Spółki i mogło narazić pracownika na odpowiedzialność odszkodowawczą.

Z chwilą wygaśnięcia powyższego zakazu zbywania akcji, tj. 30 października 2015 r. akcje serii C uległy zamianie na okaziciela.

Zgodnie z warunkową umową o gwarantowanie zapisów Inwestorów Instytucjonalnych na zasadach subemisji inwestycyjnej w ofercie publicznej akcji PKP CARGO S.A. (Underwriting Agreement, zwanej dalej: „Umowa o Gwarantowanie Oferty”) zawartą w dniu 8 października 2013 r. pomiędzy PKP S.A. i PKP CARGO S.A. a następującymi podmiotami:

1. Goldman Sachs International,
2. Morgan Stanley & Co. International plc,
3. Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. (działającym również poprzez swój oddział: Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. Oddział – Dom Maklerski PKO Banku Polskiego w Warszawie),
4. Dom Inwestycyjny Investors S.A.,
5. IPOPEMA Securities S.A.,
6. Mercurius Dom Maklerski Sp. z o.o.,
7. Raiffeisen Centrobank AG,
8. UniCredit Bank AG, London Branch,
9. UniCredit Bank Austria AG,
10. UniCredit CAIB Poland S.A.,

zwanymi łącznie “Menedżerami oferty” Spółka oraz PKP S.A. podlegali umownemu ograniczeniu zbywalności akcji oraz emisji akcji, to jest:

1. PKP S.A. zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW nie dokona bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (której wydanie nie będzie bezzasadnie wstrzymywane ani opóźniane) żadnych innych transakcji, które mogłyby skutkować emisją, ofertą dotyczącą sprzedaży lub emisji, sprzedażą lub rozporządzeniem papierami wartościowymi Spółki podobnymi do papierów wartościowych będących przedmiotem Oferty. Ograniczenie, o którym mowa powyżej, nie dotyczy zbywania akcji przez PKP S.A. w odpowiedzi na wezwanie do zapisywania się na zamianę lub sprzedaż akcji Spółki, na rzecz inwestora strategicznego, po cenie nie niższej niż w Ofercie. Spółka zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW nie dokona bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (której wydanie nie będzie bezzasadnie wstrzymywane ani opóźniane) żadnych innych transakcji, które mogłyby skutkować emisją, ofertą dotyczącą sprzedaży lub emisji, sprzedażą lub rozporządzeniem papierami wartościowymi Spółki podobnymi do papierów wartościowych będących przedmiotem Oferty.

9.8. Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień

W skład Zarządu PKP CARGO S.A. wchodzi od jednego do pięciu członków, w tym Prezes Zarządu. Członkowie Zarządu powoływani są na wspólną trzyletnią kadencję. Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu powołuje Rada Nadzorcza na zasadach określonych w Statucie Spółki oraz w Regulaminie powoływania Członków Zarządu Spółki. Liczbę członków Zarządu ustala Rada Nadzorcza.

Powołanie Członków Zarządu następuje po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego wyłącznie spośród kandydatów biorących udział w postępowaniu kwalifikacyjnym, którzy uzyskali pozytywną opinię doradcy rekrutacyjnego. Postępowanie kwalifikacyjne na Członka Zarządu przygotowuje i organizuje profesjonalna firma doradztwa personalnego wybrana uchwałą

Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. W procedurze powoływania Członków Zarządu uczestniczy Komitet ds. Nominacji, który sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowisko Członka Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu.

Rada Nadzorcza dokonuje również wyboru jednego Członka Zarządu spośród kandydatów przedstawionych przez pracowników Spółki. Kandydat powinien posiadać wyższe wykształcenie, co najmniej 5-letni staż pracy w grupie kapitałowej PKP oraz być niekarany. Członek Zarządu nie może jednocześnie pełnić funkcji z wyboru lub zasiadać w organach zakładowej, ponadzakładowej lub ogólnokrajowej organizacji związkowej, federacji związków zawodowych lub konfederacji związków zawodowych. Regulamin przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników w Zarządzie przyjmuje Rada Nadzorcza. Niepowołanie przedstawiciela pracowników do Zarządu nie stanowi przeszkody dla powołania Zarządu i skutecznego podejmowania przez niego uchwał. Przyznanie pracownikom Spółki uprawnienia, o którym mowa w zdaniu pierwszym powyżej nastąpiło w związku z art. 4 ust. 4 Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP oraz postanowieniami Paktu Gwarancji Pracowniczych.

Tak długo jak do Skarbu Państwa, PKP S.A. lub innych państwowych osób prawnych należy mniej niż 100% akcji Spółki, Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza.

W przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazywania kandydatów na Prezesa Zarządu. Uprawnienie osobiste, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, wykonuje się w drodze doręczenia Przewodniczącemu Rady Nadzorczej pisemnego oświadczenia.

Zgodnie z § 18 oraz § 25 ust. 3 pkt 2 Statutu za zgodą Rady Nadzorczej, na zasadach przewidzianych w przepisach Kodeksu spółek handlowych, Zarząd PKP CARGO jest uprawniony do wypłaty akcjonariuszom zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego.

Osoby zarządzające nie posiadają uprawnień w zakresie podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji.

9.9. Zasady zmiany statutu lub umowy spółki PKP CARGO S.A.

Zasady zmiany statutu Spółki wynikają z art. 430 i art. 402 § 2 Kodeksu spółek handlowych.

Zmiana Statutu wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia. Ponadto podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 14 ust. 6, § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących trzy czwarte kapitału zakładowego Spółki.

Zmiany Statutu następują pod warunkiem ich zatwierdzenia przez Walne Zgromadzenie i ich zarejestrowania przez właściwy sąd. Rada Nadzorcza na podstawie §25 ust. 3 pkt 11 upoważniona jest po uprawnieniu się postanowienia sądu o rejestracji zmian Statutu Spółki, do ustalenia jednolitego tekstu Statutu Spółki.

Zmiana Statutu Spółki polegająca na istotnej zmianie przedmiotu działalności nie wymaga wykupu akcji tych akcjonariuszy, którzy nie zgadzają się na zmianę, jeżeli uchwała Walnego Zgromadzenia w tej sprawie powzięta będzie większością dwóch trzecich głosów obecności osób reprezentujących co najmniej połowę kapitału zakładowego.

9.10. Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania

Walne Zgromadzenie Spółki działa na podstawie KSH, Statutu Spółki (w szczególności §§ 10-13) oraz Regulaminu Walnego Zgromadzenia. Akcjonariusze mają prawo uczestniczyć i wykonywać na Walnym Zgromadzeniu prawo głosu osobiście lub przez swojego pełnomocnika.

Walne Zgromadzenie jest ważne bez względu na liczbę reprezentowanych na nim akcji.

Uchwały Walnego Zgromadzenia są podejmowane bezwzględną większością głosów za wyjątkiem uchwał, do podjęcia których przepisy KSH lub postanowienia Statutu przewidują surowsze wymogi dla powzięcia danej uchwały, przy czym podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 14 ust. 6, § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących trzy czwarte kapitału zakładowego Spółki.

Głosowanie na Walnym Zgromadzeniu jest jawne. Tajne głosowanie zarządza się przy wyborach oraz nad wnioskami o odwołanie członków organów Spółki lub likwidatorów Spółki, bądź o pociągnięcie ich do odpowiedzialności, jak również

w innych sprawach osobowych. Poza tym należy zarządzić tajne głosowanie na żądanie choćby jednego z akcjonariuszy obecnych lub reprezentowanych na Walnym Zgromadzeniu.

Zgodnie z Regulaminem Walnego Zgromadzenia głosowania jawne i tajne mogą być przeprowadzone przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych, za zgodą Walnego Zgromadzenia. Walne Zgromadzenie może podjąć uchwałę o uchyleniu tajności głosowania w sprawach dotyczących wyboru komisji powoływanej przez Walne Zgromadzenie.

Obrady Walnego Zgromadzenia prowadzi Przewodniczący i czuwa nad jego sprawnym przebiegiem zgodnie z przyjętym porządkiem obrad. Przewodniczący może rozstrzygać sprawy porządkowe. Bez zgody Walnego Zgromadzenia nie może usuwać i zmieniać kolejności spraw zamieszczonych w przyjętym porządku obrad.

Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. otwiera Przewodniczący Walnego Zgromadzenia wyznaczony przez Zarząd. Jeśli Prezes Zarządu nie wskaże Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia obrad stosuje się przepisy art. 409 §1 KSH, po czym spośród osób uprawnionych do uczestnictwa w Walnym Zgromadzeniu wybiera się Przewodniczącego zgromadzenia. Wybór Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia odbywa się bezwzględną większością głosów oddanych w głosowaniu tajnym.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie może zostać zwołane przez akcjonariusza, którego udział w ogólnej liczbie głosów w Spółce przekracza 33%. W takim przypadku akcjonariusz zwołujący Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie wyznacza Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia.

Walne Zgromadzenie uchwała Regulamin Walnego Zgromadzenia określający szczegółowo tryb prowadzenia obrad. Projekt Regulaminu Walnego Zgromadzenia przedstawia Zarząd Spółki. Dopuszcza się udział w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, o ile w ogłoszeniu o danym Walnym Zgromadzeniu zostanie podana informacja o istnieniu takiej możliwości.

9.11. Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących PKP CARGO S.A. oraz ich komitetów

ZARZĄD

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

- 1) ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.);
- 2) ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji 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 1529/V/2016 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 30 marca 2016 r.)
- 4) Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 252/2016 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 29 lipca 2016 r.
- 5) innych przepisów wewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

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

Sposób funkcjonowania Zarządu

Szczegółowy tryb działania Zarządu opisany jest w Regulaminie Zarządu. Regulamin ten uchwała Zarząd i zatwierdza Rada Nadzorcza Spółki. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Zarządu, Zarząd podejmuje decyzje w formie uchwał. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu i mogą być podejmowane, tylko jeśli wszyscy członkowie Zarządu zostali prawidłowo zawiadomieni o posiedzeniu Zarządu. Zgodnie z Regulaminem, w przypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami wstrzymującymi się, głos decydujący posiada Prezes Zarządu. Posiedzenia Zarządu odbywają się co najmniej raz w tygodniu. W szczególnie uzasadnionych przypadkach posiedzenia Zarządu mogą odbywać się w terminie późniejszym, przy czym nie później niż w ciągu 14 dni od daty poprzedniego posiedzenia.

Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w wypadku konfliktu interesów pomiędzy Spółką i członkiem Zarządu, małżonkiem, krewnym lub powinowatym (do drugiego stopnia) lub inną osobą, z którą członek Zarządu jest osobiście powiązany, członek Zarządu powinien niezwłocznie poinformować o takim konflikcie pozostałych Członków Zarządu, a w przypadku Prezesa Zarządu również Radę Nadzorczą Spółki oraz powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad podjęciem uchwały w sprawie, w której zaistniał konflikt interesów, i może zażądać, aby zostało to zapisane w protokole posiedzenia Zarządu.

Tabela 58 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2016 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Maciej Libiszewski	p.o. Prezesa Zarządu	18.12.2015 r.	19.01.2016 r.
	Prezes Zarządu	19.01.2016 r.	nadal
Arkadiusz Olewnik	Członek Zarządu ds. Finansowych	01.04.2016 r.	nadal
Grzegorz Fingas	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.04.2016 r.	nadal
Jarosław Klasa	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	01.04.2016 r.	nadal
Zenon Kozendra	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal
Dariusz Browarek	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	24.04.2014 r.	11.05.2016 r.
Wojciech Derda	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	24.04.2014 r.	24.02.2016 r. (rezygnacja)
Jacek Neska	Członek Zarządu ds. Handlowych	24.04.2014 r.	24.02.2016 r. (rezygnacja)
Łukasz Hadyś	Członek Zarządu ds. Finansowych	12.05.2014 r.	24.02.2016 r. (rezygnacja)

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 11 stycznia 2016 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę nr 1509/V/2016 w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

Postępowanie kwalifikacyjne przeprowadzono na podstawie § 14 ust. 4 Statutu PKP CARGO S.A. oraz Regulaminu powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO Spółka Akcyjna.

W dniu 19 stycznia 2016 r. Uchwałą nr 1511/V/2016 powołano Macieja Libiszewskiego na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki oraz Uchwałą nr 1512/V/2016 powołano Macieja Libiszewskiego na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na kolejną kadencję następującą po kadencji Członków Zarządu Spółki w rozumieniu § 27 ust. 5 w związku z §14 ust. 1 Statutu Spółki PKP CARGO S.A.

W dniu 8 lutego 2016 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę nr 1514/V/2016 w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na Członka Zarządu ds. Finansowych, Członka Zarządu ds. Handlowych, Członka Zarządu ds. Operacyjnych.

Postępowanie kwalifikacyjne przeprowadzono na podstawie §14 ust. 6 Statutu PKP CARGO S.A. oraz zgodnie z Regulaminem powoływania Członków Zarządu PKP CARGO Spółka Akcyjna.

W dniu 31 marca 2016 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1570/V/2016 powołując z dniem 1 kwietnia 2016 r. Arkadiusza Olewnika na Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki oraz Uchwałą nr 1571/V/2016 powołano Arkadiusza Olewnika na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu następującej po kadencji Zarządu Spółki w rozumieniu § 27 ust. 5 w związku z §14 ust. 1 Statutu Spółki PKP CARGO S.A.

W dniu 31 marca 2016 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1572/V/2016 powołując z dniem 1 kwietnia 2016 r. Jarosława Klasę na Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki oraz Uchwałą nr 1573/V/2016 powołano Jarosława Klasę na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu następującej po kadencji Zarządu Spółki w rozumieniu § 27 ust. 5 w związku z §14 ust. 1 Statutu Spółki PKP CARGO S.A.

W dniu 31 marca 2016 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1574/V/2016 powołując z dniem 1 kwietnia 2016 r. Grzegorza Fingasa na Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki oraz Uchwałą nr 1575/V/2016 powołano Grzegorza Fingasa na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu następującej po kadencji Zarządu Spółki w rozumieniu § 27 ust. 5 w związku z §14 ust. 1 Statutu Spółki PKP CARGO S.A.

W dniu 30 marca 2016 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę nr 1532/V/2016 w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A.

Z dniem 11 maja 2016 r. wygasł mandat Członka Zarządu ds. Pracowniczych, Dariusza Browarka.

W dniu 14 lipca 2016 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę nr 1599/VI/2016 powołując z dniem 14 lipca 2016 r. Pana Zenona Kozendrę - Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników.

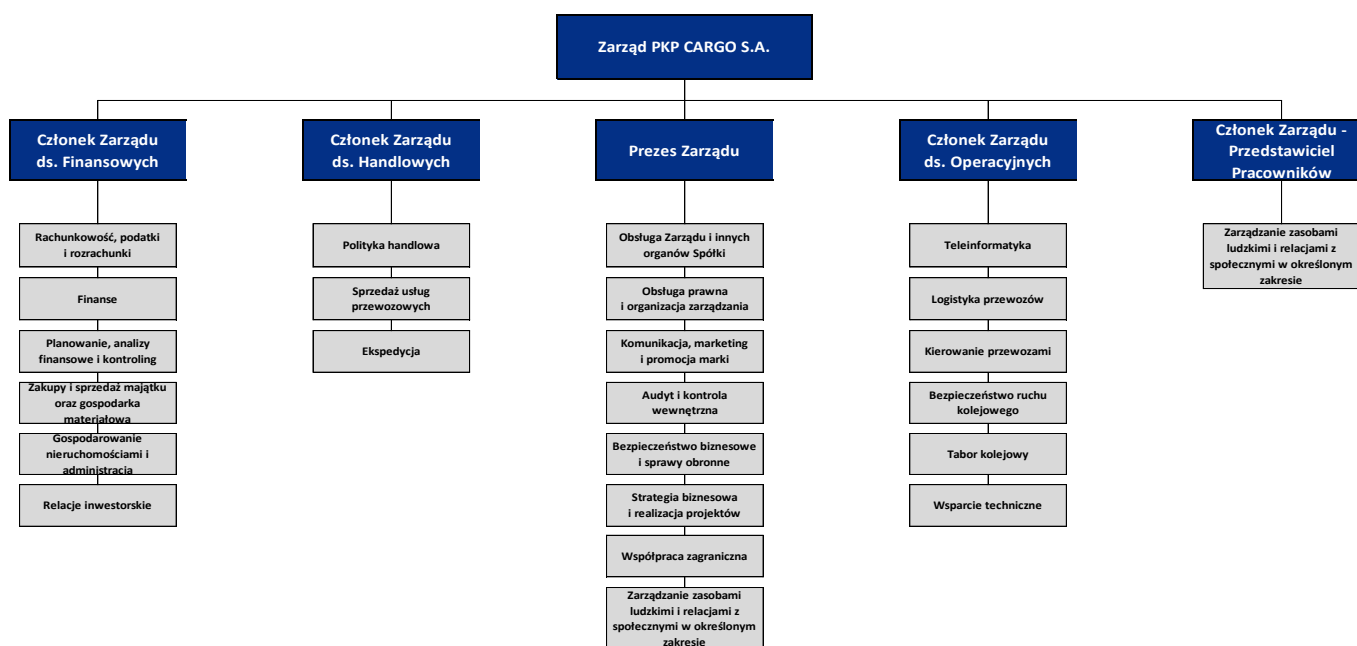
Wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez członków Zarządu przedstawia się następująco:

- 1) Prezes Zarządu – do zakresu działań Prezesa Zarządu należy kierowanie pracą Zarządu i bieżącą działalnością Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:
 - strategii biznesowej,
 - bezpieczeństwa biznesowego i audytu wewnętrznego.Do szczególnych kompetencji Prezesa Zarządu Spółki należy realizacja zadań obronnych w Spółce wynikających z przepisów o powszechnym obowiązku obrony.
- 2) Członek Zarządu ds. Finansowych – do zakresu działania Członka Zarządu ds. Finansowych należy dbanie o racjonalne gospodarowanie zasobami Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:
 - zarządzania finansami,
 - zakupów i sprzedaży majątku.

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

- 3) Członek Zarządu ds. Handlowych – do zakresu działania Członka Zarządu ds. Handlowych należy dbanie o właściwy poziom sprzedaży i relacje z klientami oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:
 - polityki handlowej,
 - sprzedaży usług przewozowych.
- 4) Członek Zarządu ds. Operacyjnych – do zakresu działania Członka Zarządu ds. Operacyjnych należy dbanie o efektywne realizowanie procesów biznesowych i technologicznych Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:
 - realizacji przewozów,
 - utrzymania taboru.
- 5) Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników w Zarządzie Spółki – do zakresu działań Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników należy nadzór nad zadaniami realizowanymi w ramach obszaru działania Zarządzanie zasobami ludzkimi, szczególnie w zakresie:
 - relacji z partnerami społecznymi.
 - komunikacji z organizacjami społecznymi,

Rysunek 31 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej



Źródło: Opracowanie własne



Maciej Andrzej Libiszewski - Prezes Zarządu

Pan Maciej Andrzej Libiszewski jest z wykształcenia prawnikiem. Ukończył Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego, a następnie Polsko-Niemieckie Studium Finansów, Zarządzania i Marketingu. Posiada doświadczenie w pracy na wysokich stanowiskach zarządczych z potwierdzoną zdolnością do prowadzenia zespołów interdyscyplinarnych i złożonych projektów. Doświadczony negocjator wielokrotnie kończący spory ze stroną społeczną zawarciem porozumienia. Autor programów restrukturyzacyjnych i optymalizacyjnych związanych z finansowymi elementami funkcjonowania spółek prawa handlowego. Prowadził działalność gospodarczą, następnie pracował w firmach związanych z transportem. Wielokrotny członek rad nadzorczych oraz zarządów państwowych, samorządowych i prywatnych spółek kapitałowych (w tym członek rady nadzorczej i członek zarządu PKP CARGO S.A. w latach 2005-2008). W latach 2001-2015 związany zawodowo z sektorem transportu. Posługuje się językiem angielskim, francuskim, niemieckim i rosyjskim. Zdał egzamin dla kandydatów na członków rad nadzorczych w spółkach Skarbu Państwa.



Grzegorz Fingas - Członek Zarządu ds. Handlowych

Pan Grzegorz Fingas jest menadżerem z wieloletnim doświadczeniem w budowaniu strategii handlowej oraz zarządzaniu zespołem sprzedaży, związanym z Grupą PKP CARGO od 2008 r.

Od maja 2008 r. pełnił funkcję Dyrektora Biura Handlowego PKP CARGO S.A., a w okresie 2010 – 2013 był Członkiem Zarządu PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie. Od momentu rozpoczęcia w 1988 r. swojej kariery zawodowej Pan Grzegorz Fingas pełnił m.in. następujące funkcje: Dyrektora Biura Marketingu BOT Górnictwo i Energetyka S.A. w Łodzi (lata 2005-2008) oraz kierownika wydziału w Urzędzie Statystycznym w Katowicach (lata 2002 – 2006). W 2003 r. Pan Grzegorz Fingas ukończył studia magisterskie na Wydziale Ekonomiczno-Filologicznym Wyższej Szkoły Zarządzania Marketingowego i Języków Obcych w Katowicach, specjalność: Marketingowe Zarządzanie Firmą oraz w roku 2012 studia MBA przy Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów. W latach 2010 – 2014 pełnił funkcję Członka Rady Nadzorczej Zakładu Przewozu i Spedycji „Spedkoks” Sp.z o.o. z siedzibą w Dąbrowie Górniczej.



Arkadiusz Olewnik - Członek Zarządu ds. Finansowych

Pan Arkadiusz Olewnik od marca 2016 roku związany z PKP CARGO S.A., gdzie pełnił funkcję Dyrektora Biura Kontrolingu Finansowego i Relacji Inwestorskich.

W latach 2013 – 2016 pełnił funkcję eksperta rynku infrastrukturalnego realizując m. in. audyt finansowy Kolei Śląskich Sp. z o.o. czy audyt infrastruktury kolejowej Kopalni Węgla Brunatnego Konin w Kleczewie.

Pan Arkadiusz Olewnik posiada wieloletnie doświadczenie na stanowiskach menadżerskich w przedsiębiorstwach z branży kolejowej. W latach 2005-2012 pełnił m.in. następujące funkcje: Członka Zarządu – Dyrektora Finansowego w Kolejach Mazowieckich Sp. z o.o. (lata 2009-2012), Pełnomocnika Zarządu ds. Inwestycji w POC Dipservice (obecnie Polski Holding Nieruchomości S.A.) (lata 2008 – 2009) oraz Członka Zarządu – Dyrektora Prywatyzacji i Nadzoru Właścicielskiego w PKP S.A. (lata 2005 – 2008). W okresie 2005-2008 pełnił również funkcję Przewodniczącego Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz Członka Rady Nadzorczej Trade Trans S.A. Wcześniej, tj. w latach 1994 – 2005 Pan Olewnik pełnił funkcje menadżerskie średniego szczebla. Arkadiusz Olewnik jest absolwentem Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie na kierunku Ekonomia Produkcji.



Jarosław Klasa - Członek Zarządu ds. Operacyjnych

Pan Jarosław Klasa jest związany z PKP CARGO S.A. od 1985 r., gdzie jako absolwent technikum kolejowego w Bydgoszczy rozpoczął pracę od najniższych szczebli pionu operacyjnego Spółki, mając wpływ na optymalizację strategicznego obszaru jej działalności. Następnie pełnił m. in. funkcje Dyrektora Biura Teleinformatyki (lata 2010-2014 oraz 2016), Zastępcy Dyrektora Biura Teleinformatyki (lata 2009 – 2010) oraz Naczelnika Wydziału Transmisji Danych (lata 2008-2009).

W latach 2014 – 2015 Pan Klasa był Doradcą Zarządu PKP Informatyka Sp. z o.o., a w latach 2015 – 2016 Dyrektorem Departamentu Eksploatacji Systemów w PKP Informatyka Sp. z o.o. Pan Jarosław Klasa ukończył studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Koszalińskiej. W roku 2013 zdobył tytuł MBA przy Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów.



Zenon Kozendra - Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników

Pan Zenon Kozendra jest absolwentem Wyższej Szkoły Administracji Publicznej w Kielcach. Ukończył studia podyplomowe w zakresie organizacji zarządzania na Akademii Leona Koźmińskiego. Związany jest z PKP od 1985 roku.

W latach 2005 – 2008 Zenon Kozendra był Członkiem Zarządu ds. Pracowniczych i Administracyjnych, a od 2008 Pełnomocnikiem Zarządu ds. Strategii Personalnej. Zenon Kozendra był członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO w latach 2001 – 2005, Członkiem Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych w latach 2006 – 2008. Ponadto Zenon Kozendra zasiadał w radach nadzorczych takich spółek jak: - PKP CARGO SERVICE – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2006 – 2007, - PKP CARGO WAGON Kraków – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2007 – 2008, - PKP CARGO TABOR Karsznice – jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2010 – 2014, - PKP S.A. - jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2014 – 2016.

Ustanowione i odwołane prokury:

W dniu 1 marca 2016 r. w trybie art. 371 § 5 KSH została odwołana prokura Panu Arkadiuszowi Pokropskiemu.

W dniu 18 lipca 2016 r. w trybie art. 371 § 5 KSH została odwołana prokura Panu Ireneuszowi Wasilewskiemu.

RADA NADZORCZA

Zgodnie z przyjętym tekstem jednolitym Statutu PKP CARGO S.A. (Uchwała nr 1529/V/2016 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 30 marca 2016 r.) Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczący i Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej kadencji. Radę Nadzorczą powołuje i odwołuje WZ 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 KSH lub innych ustaw, należy m.in.: wybór i zmiana podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych Spółki oraz do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, wyrażanie zgody na wypłatę zaliczki przez Zarząd na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego, powoływanie i odwoływanie Prezesa i Członków Zarządu, ustalanie liczby członków Zarządu, wyrażanie zgody na utworzenie i likwidację oddziału Spółki wyrażenie zgody na przystępowanie Spółki do organizacji gospodarczych, opiniowanie wniosków przedkładanych przez Zarząd Walnemu Zgromadzeniu.

Sposób funkcjonowania Rady Nadzorczej

Szczegółowy tryb działania Rady Nadzorczej opisany jest w Regulaminie Rady Nadzorczej Spółki. Regulamin ten uchwała Rada Nadzorcza Spółki. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Rady Nadzorczej, Rada Nadzorcza podejmuje decyzje w formie uchwał. Do ważności uchwał podejmowanych na posiedzeniu Rady Nadzorczej jest wymagane zaproszenie na jej posiedzenie wszystkich członków Rady Nadzorczej i obecność co najmniej połowy jej członków, w tym Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają bezwzględną większością głosów. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami wstrzymującymi się decyduje głos Przewodniczącego Rady. Uchwały Rady w sprawie zawieszenia w czynnościach Członków Zarządu lub Zarządu wymagają zgody Przewodniczącego Rady. Uchwały Rady mogą być podejmowane również bez odbycia posiedzenia, w drodze pisemnego głosowania lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość, z wyłączeniem uchwał w sprawach wyboru Przewodniczącego Rady i Wiceprzewodniczącego Rady, powołania członka Zarządu oraz odwołania i zawieszania tych osób w czynnościach. Posiedzenia Rady Nadzorczej zwołuje Przewodniczący Rady w miarę potrzeb, nie rzadziej jednak niż raz na miesiąc.

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

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

Tabela 59 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2016 r. do dnia przekazania raportu

Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Kazimierz Jamrozik	Członek Rady Nadzorczej	24.05.2012 r.	11.05.2016 r.
Stanisław Knaflewski	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2013 r.	11.05.2016 r.
Raimondo Eggink	Członek Rady Nadzorczej	13.04.2015 r.*	nadal
Jerzy Kleniewski	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	14.03.2017 r. (rezygnacja)
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	nadal
Maciej Libiszewski	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r. (od 18.12.2015 r. oddelegowany do p.o. Prezesa Zarządu)	19.01.2016 r. (rezygnacja)
Miroslaw Pawłowski	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.	18.12.2015 r.
	Przewodniczący Rady Nadzorczej	18.12.2015 r.*	06.03.2017 r. (rezygnacja)
Andrzej Wach	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.* 11.05.2016 r.	27.04.2016 r. 20.05.2016 r.
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	27.04.2016 r. 20.05.2016 r.	11.05.2016 r. nadal
Czesław Warszewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	nadal
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	11.05.2016 r.	nadal
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Marek Podskalny	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Krzysztof Mamiński	Członek Rady Nadzorczej	06.03.2017 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	14.03.2017 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

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

Raimondo Eggink - Członek Rady Nadzorczej - niezależny

Pan Raimondo Eggink od 2002 r. prowadzi samodzielnie działalność konsultingową i szkoleniową na rzecz podmiotów działającym na rynku finansowym. Jednocześnie zasiada w radach nadzorczych następujących spółek publicznych i prywatnych: Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich KOGENERACJA S.A. (od 2009 r.), AmRest Holding SE (od 2010 r.), PERŁA – Browary Lubelskie S.A. (2004-2005 oraz od 2008 r.), Prime Car Management (od 2015 r.), PKP Cargo S.A. (od 2015 r.), Górnośląskie Przedsiębiorstwo Wodociągów S.A. (od 2015 r.) i Suwary S.A. (od 2015 r.).

W przeszłości był członkiem rad nadzorczych: Stomil-Olsztyn S.A. (2002-2003), Giełda Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. (2002-2008), Wilbo S.A. (2003-2005), Mostostał Płock S.A. (2003-2006), Swarzędz Meble S.A. (2004-2005), PKN Orlen S.A. (2004-2008), KOFOLA S.A. (2004-2012, poprzednio HOOP S.A.), Zachodni Fundusz Inwestycyjny NFI S.A. (2006 r.), Firma Oponiarska Dębica S.A. (2008-2012), Netia S.A. (2006-2014) i Lubelski Węgiel „Bogdanka” S.A. (2012-2015).

Wcześniej był członkiem zarządu, dyrektorem inwestycyjnym, prezesem zarządu i ostatnio likwidatorem ABN AMRO Asset Management (Polska) S.A., firmy zarządzającej aktywami polskich inwestorów instytucjonalnych oraz mających osób fizycznych, która zakończyła działalność w 2001 r. Swoją pracę zawodową rozpoczął w 1995 r. w warszawskim oddziale ING Banku N.V., gdzie odegrał znaczącą rolę w powstaniu pierwszej w Polsce firmy zarządzającej aktywami. W latach 1995-1997 pełnił funkcję Wiceprezesa Rady Maklerów i Doradców a w latach 2004-2013 funkcję członka zarządu polskiego stowarzyszenia CFA Society of Poland. Jest autorem licznych artykułów na temat rozwoju polskiego rynku kapitałowego a zwłaszcza ochrony akcjonariuszy mniejszościowych.

Raimondo Eggink jest absolwentem Uniwersytetu Jagiellońskiego na kierunku matematyki teoretycznej, gdzie w 2010 r. uzyskał stopień doktora. Posiada licencję doradcy inwestycyjnego oraz tytuł CFA.

Małgorzata Kryszkiewicz - Członek Rady Nadzorczej

Pani Małgorzata Kryszkiewicz jest absolwentką Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie na kierunku Finanse i Bankowość. Karierę zawodową rozpoczęła w 1995 roku. W kolejnych latach pracowała na stanowiskach związanych z księgowością, rozliczeniami podatkowymi oraz zarządzaniem finansami. W latach 2002 – 2014 kierowała Biurem Rachunkowości oraz Biurem Finansów i Rachunkowości PKP S.A. Obecnie prowadzi kancelarię biegłego rewidenta, świadcząc usługi rewizji finansowej, doradcze i konsultingowe. Od 2009 roku posiada tytuł biegłego rewidenta.

Andrzej Wach - Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej

Pan Andrzej Wach jest absolwentem Wydziału Elektrycznego Politechniki Warszawskiej oraz Wydziału Prawa w Podyplomowym Studium Administracji Uniwersytetu Warszawskiego. Karierę zawodową rozpoczął w Polskich Kolejach Państwowych. W okresie 1980 – 2010 zatrudniony kolejno na stanowiskach instruktora, kontrolera, dyrektora oddziału, głównego energetyka PKP, Prezesa Zarządu PKP Energetyka S.A. i Prezesa Zarządu PKP S.A. Od 2011 roku zatrudniony jest na stanowisku doradcy Zarządu PORR Polska Construction S.A., gdzie nadzoruje realizację kontraktów inwestycyjnych na rzecz zarządcy infrastruktury kolejowej.

Od 2000 r. zasiadał w radach nadzorczych kolejno w Elester PKP sp. z o.o., Kolejowych Zakładach Łączności sp. z o.o. jako Przewodniczący Rady Nadzorczej, PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. jako Przewodniczący Rady Nadzorczej, Telekomunikacji Kolejowej jako Przewodniczący Rady Nadzorczej, PKP Przewozy Regionalne jako Przewodniczący Rady Nadzorczej, Rail Project sp. z o.o. jako Przewodniczący Rady Nadzorczej oraz PKP CARGO S.A. jako Przewodniczący Rady Nadzorczej. W latach 2005 – 2009 był członkiem Komitetu Sterującego The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) w Brukseli, a w latach 2009 – 2010 członkiem Rady Wykonawczej International Union of Railways (UIC) w Paryżu.

Czesław Warszewicz - Członek Rady Nadzorczej

Pan Czesław Warszewicz z wykształcenia jest ekonomistą, ukończył studia w Szkole Głównej Handlowej na kierunku Zarządzanie i Marketing, następnie prowadził pracę naukowo-badawczą w Katedrze Zarządzania Strategicznego SGH na Podyplomowych Studiach Doktoranckich. Uczestnik pierwszej polskiej edycji programu AMP – Advanced Management Program, organizowanego przez IESE Business School w Barcelonie. Specjalista w zakresie transportu i zarządzania. Posiada również doświadczenie na rynku kapitałowym, które zdobywał w firmach consultingowych EVIP, CAL – przygotowanie prospektów emisyjnych – ZML „Kęty”, Cersanit, Hydrobudowa 7.

W latach 1993 – 1999 związany z sektorem prywatnym, w tym m.in. z: Company Assistance sp. z o. o., Raab Karcher Energieservice sp. z o.o, EVIP Internacional sp. z o.o. Od 1997 r. przez 9 lat związany z giełdową grupą kapitałową Provimi – Rolimpex S. A. W latach 2006 – 2009 Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. Obecnie Prezes Zarządu spółki doradztwa strategicznego pod nazwą „Blue Ocean” Business Consulting sp. z o.o., specjalizującej się w opracowywaniu planów transportowych dla jednostek samorządu terytorialnego. Członek Rady Programowej Prawa i Sprawiedliwości odpowiedzialny za przygotowanie programu w zakresie transportu, w szczególności kolejowego.

Zofia Dzik - Członek Rady Nadzorczej - niezależny

Pani Zofia Dzik jest absolwentką AE w Krakowie, University of Illinois w Chicago, Szkoły Wyższej Psychologii Społecznej w Warszawie oraz Executive Programs na INSEAD Business School, posiada tytuł MBA Manchester Business School; certyfikowany członek Association for Project Management (APMP) oraz certyfikowany członek The John Maxwell Team, czołowej międzynarodowej organizacji zrzeszającej wybitnych coachów, trenerów i mówców z zakresu przywództwa.

W latach 1995-2003 doradca w firmach Arthur Andersen oraz Andersen Business Consulting, odpowiedzialna za sektor ubezpieczeń (Dyrektor Działu Ubezpieczeń). Od 2003 roku związana z Grupą Intouch Insurance (Grupa RSA), gdzie w latach 2004-2007 sprawowała funkcję Prezesa Zarządu Towarzystwa Ubezpieczeń Link4 S.A.; w latach 2007- 2009 funkcję członka Zarządu Intouch Insurance B.V. w Holandii oraz CEO na Europę Centralną i Wschodnią grupy Intouch Insurance. W ramach tej funkcji była odpowiedzialna za rozwój nowych rynków: była przewodniczącą rad nadzorczych spółek: TU Link4 S.A. i Direct Insurance Shared Services Center w Polsce, Intouch Strachowanie w Rosji (start up) oraz Direct Pojistovna w Czechach (start up) oraz wiceprzewodniczącą rady nadzorczej TU na Życie Link4 Life S.A.

W latach 2006-2008 członek Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń. W latach 2007-2010 członek rady nadzorczej Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Zasiadała również w radach nadzorczych spółek: KOPEX S.A. oraz Polish Energy Partners S.A (PEP S.A.).

Obecnie Prezes Zarządu założonej Fundacji Humanites – Sztuka Wychowania, której celem jest wsparcie transformacji społecznej w Polsce i jakościowy rozwój młodego pokolenia, mentor, autor modelu „Spójnego Przywództwa, ośmioetapowego programu rozwoju liderów budujących angażujące organizacje, dyrektor Akademii Przywództwa Liderów Oświaty, a także członek rad nadzorczych następujących spółek i organizacji: TU Link4 S.A., ERBUD S.A., Foundation for Strategic Competencies Development oraz PKO Bank Polski, gdzie również pełni funkcję Wiceprzewodniczącej Komitetu Audytu Banku.

Krzysztof Czarnota - Członek Rady Nadzorczej

Pan Krzysztof Czarnota jest absolwentem Technikum Kolejowego w Skarżysku Kamiennej o specjalności Technik Transportu. Od 1977 roku zatrudniony jest w PKP m.in. Lokomotywnia Pozaklasowa w Skarżysku Kamiennej, Stacja Pozaklasowa w Skarżysku, Stacja Rejonowa w Skarżysku, Zakład Przewozów Towarowych w Skarżysku, obecnie Wschodni Zakład Spółki w Lublinie jako dyspozytor kierujący zmianą.

Pan Krzysztof Czarnota od roku 1992 jest Przewodniczącym Niezależnego Związku Zawodowego Kolejarzy Spółki PKP Cargo S.A w Skarżysku Kamiennej. Od czasu powstania Rady Branżowej Przewozów Towarowych i Przeładunku Federacji ZZK, był jej Przewodniczącym, obecnie Wiceprzewodniczącym Rady Branżowej Cargo Federacji ZZK. Członek Prezydium, Zarządu Głównego oraz Rady Krajowej Federacji ZZK.

Od początku powstania Spółki, czyli od 2001r do dnia 29.09.2015r był Członkiem Rady Nadzorczej PKP Cargo S.A., przedstawicielem Federacji ZZK, reprezentując w Radzie Nadzorczej wszystkich Pracowników PKP Cargo S.A.

Marek Podskalny - Członek Rady Nadzorczej

Pan Marek Podskalny w 1978 roku uzyskał kwalifikacje technika metalurga metali nieżelaznych. W roku 2005 Pan Podskalny ukończył Wyższą Szkołę Menedżerską w Legnicy, uzyskując stopień inżyniera zarządzania transportem.

Pan Marek Podskalny jest zatrudniony przez PKP Cargo S.A. Dolnośląski Zakład Spółki od 1983 r. W 1979 r. Pan Podskalny rozpoczął pracę w Hucie Miedzi w Legnicy. W latach 1983 – 1998 pracował w Lokomotywni Pozaklasowej w Legnicy. Od 1998 r. zatrudniony jest w Sekcji Eksploatacji Taboru Trakcyjnego w Legnicy, gdzie pełni funkcje starszego maszynisty.

Pan Marek Podskalny od 25 września 2001 r. do 30 czerwca 2006 r. pełnił funkcję członka Rady Nadzorczej w WAGREM Kluczbork, a następnie od 6 lipca 2006 r. do 30 września 2015 r. członka Rady Nadzorczej w PKP Cargo S.A.

Tadeusz Stachaczyński - Członek Rady Nadzorczej

Pan Tadeusz Stachaczyński w 1980 r. ukończył Technikum Kolejowe na kierunku eksploatacja i naprawa pojazdów trakcyjnych. W roku 2010 ukończył studia inżynierskie w Podkarpackiej Szkole Wyższej, specjalność transport i spedycja. W roku 2011 Pan Stachaczyński ukończył studia podyplomowe na kierunku badania marketingowe i rynkowe.

Pan Tadeusz Stachaczyński począwszy od 1974 r. do dnia dzisiejszego, zatrudniony jest PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki (dawniej PKP Lokomotywnia Jasło). W latach 1995 – 2014 Pan Stachaczyński był Radnym Rady Miejskiej Jasła, gdzie pracował w komisjach: budżetowej, rozwoju i rewizyjnej.

Pan Tadeusz Stachaczyński od roku 2009 jest Przewodniczącym Rady Zakładowej Związku Zawodowego Maszynistów – PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki, a od roku 2013 jest Przewodniczącym Sektora Przewozów Towarowych ZZM.

Pan Tadeusz Stachaczyński był członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o. w latach 2011 – 2013.

Krzysztof Mamiński - Członek Rady Nadzorczej

Pan Krzysztof Mamiński jest absolwentem Uniwersytetu Szczecińskiego. Ukończył studia podyplomowe: Europejski Model Zarządzania w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. L. Koźmińskiego w Warszawie. Od 36 lat związany z polskim kolejnictwem. W latach 1998–2002 zasiadał w zarządzie Polskich Kolei Państwowych, najpierw jako członek Zarządu ds. Restrukturyzacji, a następnie Członek Zarządu ds. Pracowniczych. Następnie w latach 2002 – 2012 był Prezesem Zarządu „KPTW Natura Tour” Sp. z o.o. Pan Krzysztof Mamiński w latach 2001 – 2013 pełnił funkcję Prezesa Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych. W latach 2012–2013 pełnił funkcję Pełnomocnika Zarządu PKP S.A. ds. Dialogu Społecznego w Grupie PKP, a w latach 2013-2016 był Prezesem Zarządu „CS Szkolenie i Doradztwo” Sp. z o.o. W latach 2016 - 2017 był Prezesem Zarządu Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. Ponadto Pan Krzysztof Mamiński w roku 2006 pełnił funkcję Członka Rady Nadzorczej PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., a w latach 2006 – 2013 był członkiem Rady Nadzorczej WARS S.A.

Władysław Szczepkowski - Członek Rady Nadzorczej

Pan Władysław Szczepkowski w 1992 r. ukończył studia prawnicze na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu, na Wydziale Prawa i Administracji w Zakładzie Teorii Państwa i Prawa. Od 1992 r. do 2005 r. związany z bankowością, m.in. zajmował się analizą finansową oraz restrukturyzacją przedsiębiorstw; pracował także w departamentach prawnych. W latach 2005 – 2007 pełnił funkcję prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. W latach 2010 – 2016 związany ze spółkami Grupy Kapitałowej PGNiG. Od września 2016 r. do marca 2017 r. zatrudniony w "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. Od początku marca 2017 r. jest pracownikiem PKP S.A. na stanowisku Dyrektora – Pełnomocnika Zarządu PKP S.A. ds. Strategii i Organizacji Grupy PKP. Od 2000 r. wpisany na listę radców prawnych.

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Komitet Audytu PKP CARGO S.A. powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A., w którego skład wchodzi co najmniej trzech członków Rady Nadzorczej, w tym dwóch Członków Rady (w tym Przewodniczący Komitetu) spełniających kryteria niezależności i powołanych w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. Co najmniej jeden Członek Komitetu Audytu powinien mieć kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub rewizji finansowej. Członkowie komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych, rekomendowanie Radzie Nadzorczej podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki etc.

Tabela 60 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2016 r. do dnia przekazania raportu

Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Stanisław Knaflewski	Członek Komitetu	06.02.2014 r.	11.05.2016 r.*
	Członek Komitetu	30.04.2015 r. 20.05.2015 r.	18.12.2015 r. 31.05.2016 r.
Raimondo Eggink	Przewodniczący Komitetu	18.12.2015 r. 31.05.2016 r.	11.05.2016 r.* nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Komitetu	18.12.2015 r. 20.05.2016 r.	11.05.2016 r.* nadal
Zofia Dzik	Członek Komitetu	20.05.2016 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

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

KOMITET DS. NOMINACJI

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

Tabela 61 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2016 r. do dnia przekazania raportu

Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Stanisław Knaflewski	Przewodniczący Komitetu	17.12.2013 r.	11.05.2016 r.
Mirosław Pawłowski	Członek Komitetu	18.12.2015 r. 20.05.2016 r.	11.05.2016 r.* 06.03.2017 r.
Andrzej Wach	Członek Komitetu	18.12.2015 r. 20.05.2016 r.	11.05.2016 r.* nadal
Zofia Dzik	Przewodnicząca Komitetu	20.05.2016 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

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

KOMITET DS. STRATEGII

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

Tabela 62 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od dnia powołania (23 czerwca 2016 r.) do dnia przekazania raportu

Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Czesław Warsewicz	Przewodniczący Komitetu	23.06.2016 r.	nadal
Raimondo Eggink	Członek Komitetu	23.06.2016 r.	nadal
Andrzej Wach	Członek Komitetu	23.06.2016 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

10. 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 spółek 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 Raport Roczny został autoryzowany przez Zarząd PKP CARGO S.A. w dniu 16 marca 2017 r.

.....
Maciej Libiszewski

Prezes Zarządu

.....
Arkadiusz Olewnik

Członek Zarządu

.....
Grzegorz Fingas

Członek Zarządu

.....
Jarosław Klasa

Członek Zarządu

.....
Zenon Kozendra

Członek Zarządu

O Ś W I A D C Z E N I E

Zarządu PKP CARGO S.A. w sprawie zgodności Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku oraz sprawozdania Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. za rok obrotowy 2016

Ja niżej podpisany oświadczam, że wedle mojej najlepszej wiedzy, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2016 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.

Oświadczam ponadto, iż Sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. w 2016 roku zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć oraz sytuacji PKP CARGO S.A., w tym opis podstawowych zagrożeń i ryzyka.

Zarząd Spółki

.....
Maciej Libiszewski
Prezes Zarządu

.....
Arkadiusz Olewnik
Członek Zarządu

.....
Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

.....
Jarosław Klasa
Członek Zarządu

.....
Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 16 marca 2017 roku

O Ś W I A D C Z E N I E

Zarządu PKP CARGO S.A. w sprawie wyboru podmiotu uprawnionego do badania Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku

Ja niżej podpisany oświadczam, że podmiot uprawniony do badania rocznego sprawozdania finansowego, dokonujący badania Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku, został wybrany zgodnie z przepisami prawa, oraz że podmiot ten oraz biegli rewidenci dokonujący tego badania spełniali warunki do wydania bezstronnej i niezależnej opinii o badanym rocznym sprawozdaniu finansowym, zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami zawodowymi.

Zarząd Spółki

.....
Maciej Libiszewski
Prezes Zarządu

.....
Arkadiusz Olewnik
Członek Zarządu

.....
Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

.....
Jarosław Klasa
Członek Zarządu

.....
Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 16 marca 2017 roku



W celu uzyskania dodatkowych informacji o PKP CARGO prosimy o kontakt z Zespołem Relacji Inwestorskich:

PKP CARGO S.A.

Zespół Relacji Inwestorskich
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

telefon: +48 22 391-47-09

faks: +48 22 474-29-53

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

pkpcargo.com