



pkpcargo.com



SKONSOLIDOWANY RAPORT ROCZNY
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO S.A.
ZA 2015 ROK

Szanowni Państwo,

mam zaszczyt przekazać Państwu Raport Roczny PKP CARGO za 2015 rok, zapis dokonany ponad 21 tysięcy pracowników naszej Grupy Kapitałowej, codziennie budujących pozycję jednego z najprężniejszych przewoźników kolejowych i operatorów logistycznych w Europie.

W ubiegłym roku otoczenie rynkowe towarowych przewozów kolejowych było wyjątkowo wymagające. Branża przewozowa bardzo mocno odczuła kłopoty polskiego górnictwa i będące bezpośrednim następstwem tej sytuacji zmniejszenie przewozów tego paliwa do krajowych i zagranicznych odbiorców. Jednak dzięki skutecznej polityce handlowej PKP CARGO, pomimo malejącego rynku i trudnej sytuacji w górnictwie nie tylko nie straciliśmy, ale znacząco zwiększyliśmy swoje udziały w przewozach węgla. Aktywnie budowaliśmy również pozycję Spółki na trudnym rynku przewozu kruszyw. Wprowadzając mechanizmy cenowe, których efektem było ograniczenie sezonowości tych przewozów na rzecz ich równomiernego rozłożenia w ciągu roku.

W 2015 roku zaoferowaliśmy naszym Partnerom nowoczesne usługi logistyczne dostosowane do konkretnych, indywidualnych zleceń transportowych. Flagowymi rozwiązaniami są nasze pociągi do Szwecji i Danii. W ramach tej usługi realizujemy połączenia obejmujące przewóz m.in. nawozów i drewna do portu, przewóz promem kolejowym, przewóz do punktu załadunku, przeładunek na samochód, przewóz do Klienta oraz w razie potrzeby również usługę składowania i magazynowania. W każdej chwili mamy możliwość uruchomienia pociągu z dowolnego miejsca w Polsce, dla dowolnej grupy towarów. Warto zauważyć, że w nowym rozwiązaniu

logistycznym zaproponowanym przez PKP CARGO transport samochodowy dotyczy jedynie tzw. „ostatniej mili”, czyli dostawy towaru do odbiorcy końcowego.

Dużym sukcesem Grupy PKP CARGO w ubiegłym roku były też dwucyfrowe wzrosty przewozów intermodalnych, pomimo bardzo silnej konkurencji. Efekty przyniosły kompleksowe działania służb handlowych ukierunkowane na pozyskanie nowych zleceń oraz tworzenie odpowiednich warunków handlowych do rozwijania połączeń kontenerowych do polskich portów oraz obsłużenie dynamicznie rozwijających się przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku łączącym Chiny z Europą. Jeszcze na początku 2015 roku uruchamialiśmy na tej trasie zaledwie kilka pociągów tygodniowo, aby pod koniec roku ich liczba zwiększyła się do blisko dwudziestu. Chcemy w następnych latach rozwijać ten kierunek organizacji przewozów.

Wychodząc naprzeciw rosnącym potrzebom naszych Klientów, poszerzyliśmy ofertę usług intermodalnych w oparciu o pociągi operatorskie do przewozów kontenerów. To nowoczesny produkt dający naszym klientom nie tylko wysoką jakość usług, ale także niezbędny w logistyce element regularności i powtarzalności. Pozwala on jednocześnie świadczyć szeroki zakres usług logistycznych, wliczając w to magazynowanie kontenerów czy obsługę tzw. „ostatniej mili” samochodem. W tej usłudze najważniejszym miejscem na kolejowej mapie Polski, jest terminal PKP CARGO – Poznań Franowo. Przez tę stację muszą przejechać wszystkie rozrządzone pociągi przewożące towary z Europy Zachodniej do centralnej części kraju oraz dalej na wschód. Tym samym terminal ten ułatwia dystrybucję ładunków w Polsce Centralnej i dalszy eksport produktów trafiających do naszego kraju z zagranicy. W 2015 roku sfinansowaliśmy zwiększenie zdolności przeładunkowo-magazynowych tego terminala. Chcąc przedłużyć trasę pociągów operatorskich rozpoczęliśmy rozbudowę strategicznego terminala w Paskowie pod Ostrawą, obsługującego zagłębie samochodowe w Czechach, Słowacji i południowej Polsce.

To wszystko sprawiło, że mimo wymagającego otoczenia rynkowego, nasilającej się konkurencji ze strony innych przewoźników i operatorów, dokonanych odpisów z tytułu utraty wartości dotyczących rzeczowych aktywów trwałych - tabor kolejowy - oraz zapasów, w kwocie ponad 177 mln zł, uzyskaliśmy satysfakcjonujące wyniki finansowe i operacyjne. Przychody Grupy PKP CARGO wyniosły w 2015 roku ponad 4,5 mld zł, a zysk netto 31 mln zł.

W 2015 roku nasze działania podporządkowaliśmy budowaniu kompetencji operatora logistycznego o europejskim zasięgu, oferującego klientom kompleksową obsługę logistyczną. Aby usprawnić realizację polityki handlowej i zwiększyć skuteczność docierania do Klientów, połączyliśmy dwóch spedytorów z Grupy PKP CARGO – PS Trade Trans i Cargosped. W rezultacie tej konsolidacji powstała spółka PKP CARGO Connect, odpowiedzialna za sprzedaż zintegrowanych usług logistycznych PKP CARGO w Polsce i na rynkach międzynarodowych.

Szanowni Państwo, w minionych dwunastu miesiącach podjęliśmy rozliczne działania inwestycyjne, które tworzą solidny fundament rozwoju Spółki w kolejnych latach. W tym zakresie najważniejszym wydarzeniem w 2015 roku było nabycie 80 proc. akcji spółki Advanced World Transport (AWT), drugiego pod względem wielkości kolejowego przewoźnika towarowego w Czechach i jednego z największych prywatnych przewoźników w Europie. Dzięki tej inwestycji PKP CARGO wzmocniło swoją strategiczną pozycję w Europie Środkowej i Południowej. Dzięki włączeniu AWT w struktury PKP CARGO skokowo zwiększyliśmy skalę działalności za granicą i nasze możliwości w zakresie obsługi rynków europejskich.

Dziś nasze pociągi docierają do portów Morza Adriatyckiego i Północnego. Aby jeszcze skuteczniej wykorzystać potencjał korytarza Północ-Południe, w pierwszym kwartale 2015 roku podpisaliśmy umowę o strategicznej współpracy z HŽ Cargo, narodowym przewoźnikiem Chorwacji. Współpraca z tym partnerem daje nam dostęp do intensywnie modernizowanych portów w Rijece i Ploce, oraz terminali HŽ Cargo

na tamtejszej sieci kolejowej. Aby skutecznie realizować ekspansję międzynarodową, w ubiegłym roku Spółka podjęła decyzję o zakupie 15 zaawansowanych technologicznie lokomotyw wielosystemowych. Pierwsza ich partia już prowadzi pociągi PKP CARGO w ruchu krajowym i zagranicznym, przyczyniając się do wzmocnienia naszej pozycji na europejskim rynku przewozów towarowych.

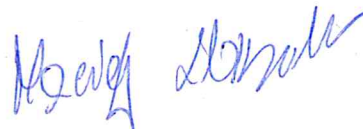
Nie zapominamy również o podejmowaniu działań rozwojowych na rynku krajowym. Za kluczowe uznajemy podpisanie umowy nabycia kolejowych aktywów PKN ORLEN – spółki ORLEN KolTrans i zorganizowanej części przedsiębiorstwa Euronaft Trzebinia. Po sfinalizowaniu tej transakcji Grupa PKP CARGO wzbogaci się o prężnego przewoźnika, działającego w segmencie gwarantującym wysoką rentowność, z dobrymi perspektywami na przyszłość.

Szanowni Akcjonariusze, na zmiany otoczenia rynkowego chcemy odpowiadać skutecznie i we właściwym czasie, dlatego dostrzegamy konieczność wprowadzania innowacji do naszego biznesu. Pomoże nam w tym nawiązana w 2015 roku współpraca z Agencją Rozwoju Przemysłu i Narodowym Centrum Badań i Rozwoju. Chcemy z tymi instytucjami szukać innowacyjnych rozwiązań biznesowych dla kolei, poprawiających efektywność operacyjną i zmniejszenie kosztów. Chcemy zachęcić start-upy i naukowców do szukania rozwiązań odpowiadających naszym potrzebom. Innowacyjne PKP CARGO to silniejsze PKP CARGO, skuteczniej konkurujące w Polsce i Europie.

Aby umożliwić niezakłócony rozwój Grupy PKP CARGO systematycznie przywracamy rolę i znaczenie zawodu kolejarza. Inwestujemy w rozwój zawodów niezbędnych dla prawidłowego funkcjonowania Spółki. Od kilkunastu miesięcy prowadzimy bezprecedensowy, zakrojony na szeroką skalę program szkolenia maszynistów. Do 2020 roku pociągi PKP CARGO będzie prowadzić dwa tysiące maszynistów przygotowanych samodzielnie przez PKP CARGO.

Powyzsze dzialania spielismy solidna klamra i usystematyzowalismy w ramach strategii na lata 2016-2020. Z odwaga patrzmy w przyszosc: pozycja niekwestionowanego lidera przewozow kolejowych w kraju, kompleksowa obsluga miedzynarodowego ruchu towarowego przez Polske oraz zdobycie pozycji wiodacego operatora intermodalnego w Europie Srodkowo-Wschodniej to nasze cele na najblizsze lata. Posiadamy potencjal, doswiadczenie i mozliwosci, aby te cele zrealizowac.

Maciej Libiszewski



Prezes Zarządu PKP CARGO S.A.



Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A.

**Opinia i Raport
Niezależnego Biegłego Rewidenta
Rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2015 r.**

Opinia zawiera 2 strony
Raport uzupełniający zawiera 13 stron
Opinia niezależnego biegłego rewidenta
oraz raport uzupełniający z badania
skonsolidowanego sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2015 r.



KPMG Audyt
Spółka z ograniczoną
odpowiedzialnością sp.k.
ul. Inflancka 4A
00-189 Warszawa
Poland

Telefon +48 22 528 11 00
Fax +48 22 528 10 09
E-mail kpmg@kpmg.pl
Internet www.kpmg.pl

OPINIA NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA

Dla Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A.

Opinia o skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym

Przeprowadziliśmy badanie załączonego skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej, której jednostką dominującą jest PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Grójecka 17 („Grupa Kapitałowa”), na które składa się skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 31 grudnia 2015 r., skonsolidowane sprawozdanie z całkowitych dochodów, skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym oraz skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia oraz informacje dodatkowe zawierające opis istotnych zasad rachunkowości oraz inne informacje objaśniające.

Odpowiedzialność Zarządu oraz Rady Nadzorczej

Zarząd jednostki dominującej jest odpowiedzialny za sporządzenie i rzetelną prezentację tego skonsolidowanego sprawozdania finansowego zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską i innymi obowiązującymi przepisami prawa oraz sporządzenie sprawozdania z działalności. Zarząd jednostki dominującej jest odpowiedzialny również za kontrolę wewnętrzną, którą uznaje za niezbędną, aby sporządzane skonsolidowane sprawozdania finansowe były wolne od nieprawidłowości powstałych wskutek celowych działań lub błędów.

Zgodnie z ustawą z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330 z późniejszymi zmianami) („ustawa o rachunkowości”), Zarząd jednostki dominującej oraz członkowie Rady Nadzorczej są zobowiązani do zapewnienia, aby skonsolidowane sprawozdanie finansowe oraz sprawozdanie z działalności spełniały wymagania przewidziane w tej ustawie.

Odpowiedzialność Biegłego Rewidenta

Naszym zadaniem jest, w oparciu o przeprowadzone badanie, wyrażenie opinii o tym skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym. Badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień rozdziału 7 ustawy o rachunkowości oraz krajowych standardów rewizji finansowej w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania wydanych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rewizji Finansowej i Usług Atestacyjnych (IAASB). Regulacje te nakładają na nas obowiązek postępowania zgodnego z zasadami etyki oraz zaplanowania i przeprowadzenia badania w taki sposób, aby uzyskać racjonalną pewność, że skonsolidowane sprawozdanie finansowe jest wolne od istotnych nieprawidłowości.

Badanie polega na przeprowadzeniu procedur mających na celu uzyskanie dowodów badania dotyczących kwot i informacji ujawnionych w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym. Wybór procedur badania zależy od naszego osądu, w tym oceny ryzyka wystąpienia istotnych nieprawidłowości w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym na skutek celowych działań lub błędów. Przeprowadzając ocenę tego ryzyka bierzemy pod uwagę kontrolę wewnętrzną związaną ze sporządzeniem oraz rzetelną prezentacją skonsolidowanego sprawozdania finansowego w celu zaplanowania stosownych do okoliczności procedur badania, nie zaś w celu wyrażenia opinii na temat skuteczności działania kontroli wewnętrznej w jednostce. Badanie obejmuje również ocenę odpowiedności stosowanej polityki rachunkowości, zasadności szacunków dokonanych przez Zarząd jednostki dominującej oraz ocenę ogólnej prezentacji skonsolidowanego 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, załączone skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. przedstawia rzetelnie i jasno sytuację majątkową i finansową Grupy Kapitałowej na dzień 31 grudnia 2015 r., wynik finansowy oraz przepływy pieniężne za rok obrotowy kończący się tego dnia, zostało sporządzone, we wszystkich istotnych aspektach, zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską, oraz jest zgodne z wpływającymi na treść skonsolidowanego sprawozdania finansowego przepisami prawa obowiązującymi Grupę Kapitałową.

Szczególne objaśnienia na temat innych wymogów prawa i regulacji

Sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej


Zgodnie z wymogami ustawy o rachunkowości, stwierdzamy, że sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej uwzględnia, we wszystkich istotnych aspektach, informacje, o których mowa w art. 49 ustawy o rachunkowości oraz w rozporządzeniu 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 (Dz. U. z 2014 r. poz. 133) i są one zgodne z informacjami zawartymi w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym.

W imieniu KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.

Nr ewidencyjny 3546

ul. Inflancka 4A

00-189 Warszawa



Monika Bartoszewicz

Kluczowy biegły rewident

Nr ewidencyjny 10268

Komandytariusz, Pełnomocnik

17 marca 2016 r.



Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A.

**Raport uzupełniający
z badania skonsolidowanego
sprawozdania finansowego
Rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2015 r.**

Raport uzupełniający zawiera 13 stron
Raport uzupełniający z badania
skonsolidowanego sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2015 r.

Spis treści

1.	Część ogólna raportu	3
1.1.	Dane identyfikujące Grupę Kapitałową	3
1.1.1.	Nazwa Grupy Kapitałowej	3
1.1.2.	Siedziba jednostki dominującej	3
1.1.3.	Rejestracja jednostki dominującej w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego	3
1.1.4.	Kierownik jednostki dominującej	3
1.2.	Informacja o jednostkach wchodzących w skład Grupy Kapitałowej	4
1.2.1.	Jednostki objęte skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym	4
1.2.2.	Jednostki nieobjęte skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym	5
1.3.	Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta i podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych	6
1.3.1.	Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta	6
1.3.2.	Dane identyfikujące podmiot uprawniony	6
1.4.	Informacje o skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za poprzedni rok obrotowy	6
1.5.	Zakres prac i odpowiedzialności	6
1.6.	Informacja o przeprowadzonych badaniach sprawozdań finansowych jednostek objętych konsolidacją	8
1.6.1.	Jednostka dominująca	8
1.6.2.	Pozostałe jednostki objęte konsolidacją	8
2.	Analiza finansowa Grupy Kapitałowej	9
2.1.	Ogólna analiza skonsolidowanego sprawozdania finansowego	9
2.1.1.	Skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej	9
2.1.2.	Skonsolidowane sprawozdanie z całkowitych dochodów	10
2.2.	Wybrane wskaźniki finansowe	11
3.	Część szczegółowa raportu	12
3.1.	Zasady rachunkowości	12
3.2.	Podstawa sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego	12
3.3.	Metoda konsolidacji	12
3.4.	Wartość firmy z konsolidacji	12
3.5.	Konsolidacja kapitałów i ustalenie udziałów niekontrolujących	12
3.6.	Wyłączenia konsolidacyjne	13
3.7.	Informacje dodatkowe do skonsolidowanego sprawozdania finansowego	13
3.8.	Sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej	13

1. Część ogólna raportu

1.1. Dane identyfikujące Grupę Kapitałową

1.1.1. Nazwa Grupy Kapitałowej

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. („Grupa Kapitałowa”)

1.1.2. Siedziba jednostki dominującej

ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

1.1.3. Rejestracja jednostki dominującej w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego

Sąd rejestrowy:	Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Data:	17 lipca 2001 r.
Numer rejestru:	KRS 0000027702
Kapitał zakładowy na koniec okresu sprawozdawczego:	2.239.345.850,00 złotych

1.1.4. Kierownik jednostki dominującej

Funkcję kierownika jednostki sprawuje Zarząd jednostki dominującej.

W skład Zarządu Spółki na dzień 31 grudnia 2015 r. wchodzi:

- Maciej Libiszewski – pełniący obowiązki Prezesa Zarządu,
- Jacek Neska – Członek Zarządu,
- Łukasz Hadyś – Członek Zarządu,
- Wojciech Derda – Członek Zarządu,
- Dariusz Browarek – Członek Zarządu.

W dniu 14 grudnia 2015 r. Pan Adam Purwin złożył rezygnację z pełnienia funkcji Prezesa Zarządu.

Na podstawie uchwały Rady Nadzorczej z dnia 18 grudnia 2015 r. Pan Maciej Libiszewski został powołany do pełnienia funkcji Członka Zarządu oraz pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu.

Na podstawie uchwały Rady Nadzorczej z dnia 19 stycznia 2016 r. Pan Maciej Libiszewski został powołany na Prezesa Zarządu.

W dniu 24 lutego 2016 r. Pan Łukasz Hadyś, Pan Jacek Neska i Pan Wojciech Derda złożyli rezygnację z pełnienia funkcji Członków Zarządu.

1.2. Informacja o jednostkach wchodzących w skład Grupy Kapitałowej

1.2.1. Jednostki objęte skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym

Według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. następujące jednostki wchodzące w skład Grupy Kapitałowej zostały objęte konsolidacją:

Jednostka dominująca:

- PKP CARGO S.A.

Jednostki zależne objęte konsolidacją metodą pełną:

- Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o.,
- CARGOTOR Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.,
- PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.,
- PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. (dawniej Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o.*),
- PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.,
- PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.

* W dniu 30 października 2015 r. w Krajowym Rejestrze Sądowym została zarejestrowana zmiana nazwy Spółki Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o. na PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. W dniu 31 grudnia 2015 r. w Krajowym Rejestrze Sądowym zostało zarejestrowane połączenie Spółek PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. (spółka Przejmująca) oraz CARGOSPED Sp. z o.o. (spółka Przejmowana).

Następujące jednostki zależne zostały objęte konsolidacją po raz pierwszy w roku obrotowym kończącym się 31 grudnia 2015 r., w związku z objęciem kontroli przez jednostkę dominującą:

- Advanced World Transport B.V. – jednostka objęta skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym za okres od 28 maja 2015 r. do 31 grudnia 2015 r.,
- Advanced World Transport a.s. – jednostka objęta skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym za okres od 28 maja 2015 r. do 31 grudnia 2015 r.,
- AWT Rosco a.s. – jednostka objęta skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym za okres od 28 maja 2015 r. do 31 grudnia 2015 r.,

- AWT Čechofracht a.s. – jednostka objęta skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym za okres od 28 maja 2015 r. do 31 grudnia 2015 r.,
- AWT Rekultivace a.s. – jednostka objęta skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym za okres od 28 maja 2015 r. do 31 grudnia 2015 r.,
- AWT Rail HU Zrt. – jednostka objęta skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym za okres od 28 maja 2015 r. do 31 grudnia 2015 r.,
- AWT Coal Logistics s.r.o. – jednostka objęta skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym za okres od 28 maja 2015 r. do 31 grudnia 2015 r.

1.2.2. Jednostki nieobjęte skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym

Według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. następujące jednostki zależne wchodzące w skład Grupy Kapitałowej nie zostały objęte konsolidacją:

- ONECARGO Sp. z o.o.,
- ONECARGO CONNECT 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.,
- AWT Rail SK a.s.,
- AWT Rail PL Sp. z o.o.,
- AWT DLT s.r.o.,
- G.I.B. s.r.o. w likwidacji,
- AWT Trading s.r.o.,
- AWT Rekultivace PL Sp. z o.o.,
- Spedrapid Sp. z o.o.,
- RND s.r.o.

1.3. Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta i podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych

1.3.1. Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta

Imię i nazwisko: Monika Bartoszewicz
Numer w rejestrze: 10268

1.3.2. Dane identyfikujące podmiot uprawniony

Firma: KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
Adres siedziby: ul. Inflancka 4A, 00-189 Warszawa
Numer rejestru: KRS 0000339379
Sąd rejestrowy: Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie,
XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Numer NIP: 527-26-15-362

KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. jest wpisana na listę podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych, prowadzoną przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów, pod numerem 3546.

1.4. Informacje o skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za poprzedni rok obrotowy

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2014 r. zostało zbadane przez KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. i uzyskało niezmodyfikowaną opinię biegłego rewidenta.

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe zostało zatwierdzone w dniu 21 kwietnia 2015 r. przez Walne Zgromadzenie jednostki dominującej.

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe zostało złożone w Sądzie Rejestrowym w dniu 28 kwietnia 2015 r.

1.5. Zakres prac i odpowiedzialności

Niniejszy raport został przygotowany dla Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Grójecka 17 i dotyczy skonsolidowanego sprawozdania finansowego, na które składa się skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 31 grudnia 2015 r., skonsolidowane sprawozdanie z całkowitych dochodów, skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym oraz skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia oraz informacje dodatkowe zawierające opis istotnych zasad rachunkowości oraz inne informacje objaśniające.

Badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego przeprowadzono zgodnie z umową z dnia 31 stycznia 2014 r., zawartą na podstawie uchwały Rady Nadzorczej z dnia 17 grudnia 2013 r. odnośnie wyboru podmiotu uprawnionego do badania sprawozdania finansowego.

Badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień rozdziału 7 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330 z późniejszymi zmianami) („ustawa o rachunkowości”) oraz krajowych standardów rewizji finansowej w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania wydanych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rewizji Finansowej i Usług Atestacyjnych (IAASB).

Badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego zostało przeprowadzone w jednostkach wchodzących w skład Grupy Kapitałowej w okresie od 7 do 11 grudnia 2015 r. oraz od 1 do 29 lutego 2016 r. oraz od 1 do 14 marca 2016 r.

Zarząd jednostki dominującej jest odpowiedzialny za sporządzenie i rzetelną prezentację skonsolidowanego sprawozdania finansowego zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską i z innymi obowiązującymi przepisami prawa oraz sporządzenie sprawozdania z działalności.

Naszym zadaniem było, w oparciu o przeprowadzone badanie, wyrażenie opinii i sporządzenie raportu uzupełniającego, odnośnie tego skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

Zarząd jednostki dominującej złożył w dniu wydania niniejszego raportu oświadczenie o rzetelności i jasności załączonego skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz niezajściwieniu zdarzeń nieujawnionych w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym, wpływających w sposób znaczący na dane wykazywane w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za rok badany.

W trakcie badania skonsolidowanego sprawozdania finansowego Zarząd jednostki dominującej złożył wszystkie żądane przez nas oświadczenia, wyjaśnienia i informacje oraz udostępnił nam wszelkie dokumenty i informacje niezbędne do wydania opinii i przygotowania raportu.

Zakres planowanej i wykonanej pracy nie został w żaden sposób ograniczony. Zakres i sposób przeprowadzonego badania wynika ze sporządzonej przez nas dokumentacji roboczej, znajdującej się w siedzibie podmiotu uprawnionego.

Kluczowy biegły rewident oraz podmiot uprawniony spełniają wymóg niezależności od jednostek wchodzących w skład badanej Grupy Kapitałowej w rozumieniu art. 56 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 7 maja 2009 r. o biegłych rewidentach i ich samorządzie, podmiotach uprawnionych do badania sprawozdań finansowych oraz o nadzorze publicznym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1011 z późniejszymi zmianami).

1.6. Informacja o przeprowadzonych badaniach sprawozdań finansowych jednostek objętych konsolidacją

1.6.1. Jednostka dominująca

Jednostkowe sprawozdanie finansowe jednostki dominującej za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r. zostało zbadane przez KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k., podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych nr 3546 i uzyskało niezmodyfikowaną opinię biegłego rewidenta.

1.6.2. Pozostałe jednostki objęte konsolidacją

Nazwa jednostki	Podmiot uprawniony do badania	Dzień bilansowy	Rodzaj opinii biegłego rewidenta
Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.	KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.	31 grudnia 2015 r.	niezmodyfikowana opinia
PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o.	Auxilium Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.	31 grudnia 2015 r.	niezmodyfikowana opinia
CARGOTOR Sp. z o.o.	Auxilium Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.	31 grudnia 2015 r.	niezmodyfikowana opinia
PKP CARGO Centrum Logistyczne Malaszewicze Sp. z o.o.	Auxilium Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.	31 grudnia 2015 r.	niezmodyfikowana opinia
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.	31 grudnia 2015 r.	niezmodyfikowana opinia
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.	31 grudnia 2015 r.	w trakcie badania
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	Auxilium Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.	31 grudnia 2015 r.	niezmodyfikowana opinia
PKP CARGOTABOR USLUGI Sp. z o.o.	Auxilium Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.	31 grudnia 2015 r.	w trakcie badania
Advanced World Transport B.V.	KPMG Accountants N.V.	31 grudnia 2015 r.	w trakcie badania
Advanced World Transport a.s.	KPMG Česká republika Audit, s.r.o.	31 grudnia 2015 r.	niezmodyfikowana opinia
AWT Rosco a.s.	KPMG Česká republika Audit, s.r.o.	31 grudnia 2015 r.	niezmodyfikowana opinia
AWT Čechofracht a.s.	KPMG Česká republika Audit, s.r.o.	31 grudnia 2015 r.	niezmodyfikowana opinia
AWT Rekultivace a.s.	KPMG Česká republika Audit, s.r.o.	31 grudnia 2015 r.	niezmodyfikowana opinia
AWT Rail HU Zrt.	KPMG Hungária Kft.	31 grudnia 2015 r.	niezmodyfikowana opinia
AWT Coal Logistics s.r.o.	KPMG Česká republika Audit, s.r.o.	31 grudnia 2015 r.	niezmodyfikowana opinia

2. Analiza finansowa Grupy Kapitałowej

2.1. Ogólna analiza skonsolidowanego sprawozdania finansowego

2.1.1. Skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej

AKTYWA	31.12.2015 zł '000	%	31.12.2014 zł '000	%
		aktywów	(*)	aktywów
Aktywa trwałe				
Rzeczowe aktywa trwałe	4 719 748	77,2	4 044 606	71,2
Aktywa niematerialne	66 437	1,1	58 268	1,0
Wartość firmy	-	-	2 712	-
Nieruchomości inwestycyjne	1 309	-	1 362	-
Inwestycje wyceniane metodą praw własności	39 831	0,7	35 246	0,7
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	5 074	0,1	-	-
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	9 849	0,2	6 051	0,1
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	32 666	0,5	14 645	0,3
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	104 587	1,7	91 575	1,6
Aktywa trwałe razem	4 979 501	81,5	4 254 465	74,9
Aktywa obrotowe				
Zapasy	128 513	2,1	115 298	2,0
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	664 321	10,9	526 149	9,3
Należności z tytułu podatku dochodowego	2 748	-	3 053	0,1
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	4 046	0,1	306 383	5,4
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	13 281	0,2	28 246	0,4
Srodki pieniężne i ich ekwiwalenty	276 191	4,5	429 178	7,6
	1 089 100	17,8	1 408 307	24,8
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	44 061	0,7	17 560	0,3
Aktywa obrotowe razem	1 133 161	18,5	1 425 867	25,1
AKTYWA RAZEM	6 112 662	100,0	5 680 332	100,0
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA				
	31.12.2015 zł '000	%	31.12.2014 zł '000	%
		pasywów	(*)	pasywów
Kapitał własny				
Kapitał zakładowy	2 239 346	36,6	2 239 346	39,4
Kapitał zapasowy	619 407	10,1	615 343	10,8
Pozostałe składniki kapitału własnego	(2 779)	-	(48 617)	(0,9)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	31 500	0,5	-	-
Zyski zatrzymane	466 392	7,7	525 721	9,4
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 353 866	54,9	3 331 793	58,7
Kapitały przypadające udziałom niedającym kontroli	-	-	63 500	1,1
Razem kapitał własny	3 353 866	54,9	3 395 293	59,8
Zobowiązania długoterminowe				
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	460 577	7,5	208 077	3,7
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	193 500	3,2	190 836	3,4
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	25 953	0,4	67 982	1,2
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	603 621	9,9	687 775	12,1
Pozostałe rezerwy długoterminowe	28 886	0,5	8 416	0,1
Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe	155 198	2,5	-	-
Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	118 353	1,9	2 328	-
Zobowiązania długoterminowe razem	1 586 088	25,9	1 165 414	20,5
Zobowiązania krótkoterminowe				
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	253 592	4,1	92 123	1,6
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	65 416	1,1	127 742	2,2
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	729 793	11,9	530 440	9,3
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	100 383	1,6	338 618	6,0
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	17 856	0,3	24 214	0,4
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	2 174	0,1	3 934	0,1
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	3 494	0,1	2 554	-
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 172 708	19,2	1 119 625	19,7
Zobowiązania razem	2 758 796	45,1	2 285 039	40,2
SUMA PASYWÓW	6 112 662	100,0	5 680 332	100,0

* dane przekształcone

2.1.2. Skonsolidowane sprawozdanie z całkowitych dochodów

	1.01.2015 - 31.12.2015	% przychodów ze sprzedaży	1.01.2014 - 31.12.2014	% przychodów ze sprzedaży
	zł '000		zł '000	(*)
Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych	4.330.336	95,1	4.162.171	97,4
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	33.132	0,7	54.902	1,3
Pozostałe przychody operacyjne	190.665	4,2	57.262	1,3
Razem przychody z działalności operacyjnej	4.554.133	100,0	4.274.335	100,0
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	(648.982)	14,3	(382.791)	9,0
Zużycie materiałów i energii	(696.994)	15,3	(594.010)	13,9
Usługi obce	(1.501.160)	33,0	(1.315.778)	30,8
Podatki i opłaty	(38.597)	0,8	(40.759)	1,0
Koszty świadczeń pracowniczych	(1.484.764)	32,6	(1.698.873)	39,7
Pozostałe koszty rodzajowe	(53.854)	1,2	(43.955)	1,0
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(25.654)	0,6	(38.203)	0,9
Pozostałe koszty operacyjne	(48.217)	1,1	(39.039)	0,9
Razem koszty działalności operacyjnej	(4.498.222)	98,8	(4.153.408)	97,2
<i>Zysk na działalności operacyjnej</i>	<i>55.911</i>	<i>1,2</i>	<i>120.927</i>	<i>2,8</i>
Przychody finansowe	14.723	0,3	33.812	0,8
Koszty finansowe	(65.067)	1,4	(62.099)	1,5
Udział w zyskach jednostek wycenianych metodą praw własności	4.416	0,1	881	-
Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostkach wycenianych metodą praw własności	1.865	-	-	-
<i>Zysk przed opodatkowaniem</i>	<i>11.848</i>	<i>0,3</i>	<i>93.521</i>	<i>2,2</i>
Podatek dochodowy	19.563	0,4	(15.239)	0,4
Zysk netto	31.411	0,7	78.282	1,8

POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY

Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy:	34.232	0,8	(2.557)	0,1
Efektywna część zysków i strat związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych	3.373	0,1	(3.157)	0,1
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	(641)	-	600	-
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	31.500	0,7	-	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy:	43.106	0,9	(30.843)	0,7
Zyski/(straty) aktuarialne programów określonych świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	53.217	1,2	(38.078)	0,9
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	(10.111)	0,2	7.235	0,2
Suma pozostałych całkowitych dochodów	77.338	1,7	(33.400)	0,8
Suma całkowitych dochodów	108.749	2,4	44.882	1,0
Zysk netto przypadający:				
Akcjonariuszom jednostki dominującej	31.554		75.984	
Udziałom niedającym kontroli	(143)		2.298	
Suma całkowitych dochodów przypadających:				
Akcjonariuszom jednostki dominującej	108.892		43.579	
Udziałom niedającym kontroli	(143)		1.123	
Zysk na akcję (w zł na jedną akcję):				
Podstawowy zysk na akcję:	0,70		1,70	
Rozwodniony zysk na akcję:	0,70		1,70	

* dane przekształcone

2.2. Wybrane wskaźniki finansowe

	2015	2014 (*)	2013 (*)
1. Rentowność sprzedaży netto			
$\frac{\text{zysk netto} \times 100\%}{\text{przychody ze sprzedaży}}$	0,7%	1,9%	1,4%
2. Rentowność kapitału własnego			
$\frac{\text{zysk netto} \times 100\%}{\text{kapitał własny} - \text{zysk netto}}$	0,9%	2,4%	1,9%
3. Szybkość obrotu należności			
$\frac{\text{średni stan należności z tytułu dostaw i usług brutto} \times 365 \text{ dni}}{\text{przychody ze sprzedaży}}$	54 dni	54 dni	53 dni
4. Stopa zadłużenia			
$\frac{\text{zobowiązania} \times 100\%}{\text{suma pasywów}}$	45,1%	40,2%	39,4%
5. Wskaźnik płynności			
$\frac{\text{aktywa obrotowe}}{\text{zobowiązania krótkoterminowe}}$	0,9	1,3	1,6

* dane przekształcone

- Przychody ze sprzedaży obejmują przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów.
- Średni stan należności z tytułu dostaw i usług brutto stanowi średnią arytmetyczną należności z tytułu dostaw i usług z początku i końca okresu sprawozdawczego, bez uwzględnienia odpisów aktualizujących ich wartość.

3. Część szczegółowa raportu

3.1. Zasady rachunkowości

Jednostka dominująca posiada aktualną dokumentację opisującą stosowane w Grupie Kapitałowej zasady rachunkowości, przyjęte przez Zarząd jednostki dominującej.

Przyjęte zasady rachunkowości zostały przedstawione w informacjach dodatkowych do skonsolidowanego sprawozdania finansowego, w zakresie wymaganym przez Międzynarodowe Standardy Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską.

Ze względu na fakt, iż nie wszystkie jednostki wchodzące w skład Grupy Kapitałowej stosują jednakowe zasady rachunkowości, zgodne z zasadami stosowanymi przez jednostkę dominującą, dla potrzeb sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego dokonano odpowiednich przekształceń sprawozdań finansowych tych jednostek, dostosowując dane do zasad rachunkowości stosowanych w jednostce dominującej.

Sprawozdania finansowe jednostek objętych skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym zostały sporządzone na koniec tego samego okresu sprawozdawczego, co sprawozdanie finansowe jednostki dominującej.

3.2. Podstawa sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. zostało sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską i innymi obowiązującymi przepisami.

Podstawę sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego stanowiła dokumentacja konsolidacyjna sporządzona na podstawie wymogów rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 25 września 2009 r. w sprawie szczegółowych zasad sporządzania przez jednostki inne niż banki, zakłady ubezpieczeń i zakłady reasekuracji skonsolidowanych sprawozdań finansowych grup kapitałowych (Dz. U. z 2009 r. Nr 169, poz. 1327 z późniejszymi zmianami).

3.3. Metoda konsolidacji

Zastosowana metoda konsolidacji została przedstawiona w nocie 4.7 i 15 informacji dodatkowych do skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

3.4. Wartość firmy z konsolidacji

Sposób ustalenia wartości firmy z konsolidacji został przedstawiony w nocie 4.6 informacji dodatkowych do skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

3.5. Konsolidacja kapitałów i ustalenie udziałów niekontrolujących

Kapitałem zakładowym Grupy Kapitałowej jest kapitał zakładowy jednostki dominującej.

Wyliczenia pozostałych składników kapitału własnego Grupy Kapitałowej dokonano poprzez dodanie do poszczególnych składników kapitału własnego jednostki dominującej odpowiednich składników kapitału własnego jednostek zależnych objętych skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym, odpowiadających procentowemu udziałowi jednostki dominującej w kapitale własnym jednostek zależnych według stanu na koniec okresu sprawozdawczego.

Do kapitału własnego Grupy Kapitałowej włączono tylko te części odpowiednich składników kapitału własnego jednostek zależnych, które powstały od dnia objęcia kontroli nad nimi przez jednostkę dominującą.

Wyliczenia udziałów niekontrolujących w jednostkach zależnych objętych skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym dokonano na podstawie procentowego udziału udziałów niekontrolujących w kapitale własnym jednostek zależnych według stanu na koniec okresu sprawozdawczego.

3.6. Wyłączenia konsolidacyjne

Dokonano wyłączeń konsolidacyjnych dotyczących wewnątrzgrupowych rozrachunków.

Podczas konsolidacji dokonano wyłączeń dotyczących sprzedaży pomiędzy jednostkami Grupy, pozostałych wewnątrzgrupowych przychodów i kosztów operacyjnych oraz kosztów i przychodów finansowych.

Dane, stanowiące podstawę do wyłączeń, uzyskano z ksiąg rachunkowych PKP CARGO S.A. i uzgodniono z informacjami uzyskanymi od jednostek zależnych.

3.7. Informacje dodatkowe do skonsolidowanego sprawozdania finansowego

Dane zawarte w informacjach dodatkowych do skonsolidowanego sprawozdania finansowego zawierające opis znaczących zasad rachunkowości oraz inne informacje objaśniające, zostały przedstawione, we wszystkich istotnych aspektach, kompletnie i prawidłowo. Dane te stanowią integralną część skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

3.8. Sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej

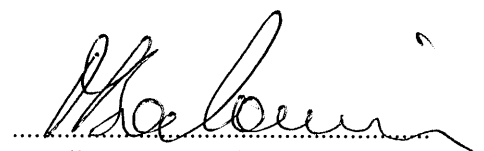
Sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej uwzględnia, we wszystkich istotnych aspektach, informacje, o których mowa w art. 49 ustawy o rachunkowości oraz w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2014 r. poz. 133) i są one zgodne z informacjami zawartymi w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym.

W imieniu KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.

Nr ewidencyjny 3546

ul. Inflancka 4A

00-189 Warszawa



Monika Bartoszewicz

Kluczowy biegły rewident

Nr ewidencyjny 10268

Komandytariusz, Pełnomocnik

17 marca 2016 r.



pkpcargo.com



SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE FINANSOWE
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
ZA ROK OBROTOWY ZAKOŃCZONY 31 GRUDNIA 2015 ROKU
WEDŁUG MSSF W KSZTAŁCIE ZATWIERDZONYM
PRZEZ UNIĘ EUROPEJSKĄ

SPIS TREŚCI

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	4
SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	6
SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	7
1. Informacje ogólne	9
2. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	12
3. Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	14
4. Stosowane zasady rachunkowości	18
5. Zmiana zasad rachunkowości i prezentacji danych	30
6. Połączenie jednostek gospodarczych	37
7. Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych	40
8. Koszty rodzajowe	42
9. Pozostałe przychody i koszty operacyjne	44
10. Przychody finansowe	45
11. Koszty finansowe	46
12. Podatek dochodowy	47
13. Rzeczowe aktywa trwałe	54
14. Aktywa niematerialne	58
15. Jednostki zależne	59
16. Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	62
17. Pozostałe aktywa finansowe	64
18. Pozostałe aktywa niefinansowe	65
19. Zapasy	66
20. Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	67
21. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	68
22. Wyjaśnienie zmian pozycji bilansowych oraz pozostałych korekt w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	68
23. Transakcje niepieniężne	70
24. Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	71
25. Kapitał własny	72
26. Zysk na akcję	74
27. Kredyty i pożyczki otrzymane	75
28. Pozostałe zobowiązania finansowe	80
29. Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	81
30. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	82
31. Programy świadczeń pracowniczych	83
32. Pozostałe rezerwy	87
33. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym	89
34. Transakcje z podmiotami powiązаныmi	101
35. Umowy leasingu operacyjnego	104
36. Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	105
37. Warunkowe umowy nabycia aktywów przez spółki Grupy PKP CARGO	105
38. Zobowiązania warunkowe	106
39. Zdarzenia po dniu bilansowym	106
40. Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	107

**SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW
 ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2015 ROKU DO 31 GRUDNIA 2015 ROKU**

	Nota	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych	7	4 330 336	4 162 171
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów		33 132	54 902
Pozostałe przychody operacyjne	9.1	190 665	57 262
Razem przychody z działalności operacyjnej		4 554 133	4 274 335
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	8.1	648 982	382 791
Zużycie materiałów i energii	8.2	696 994	594 010
Usługi obce	8.3	1 501 160	1 315 778
Podatki i opłaty		38 597	40 759
Koszty świadczeń pracowniczych	8.4	1 484 764	1 698 873
Pozostałe koszty rodzajowe	8.5	53 854	43 955
Wartość sprzedanych towarów i materiałów		25 654	38 203
Pozostałe koszty operacyjne	9.2	48 217	39 039
Razem koszty działalności operacyjnej		4 498 222	4 153 408
Zysk na działalności operacyjnej		55 911	120 927
Przychody finansowe	10	14 723	33 812
Koszty finansowe	11	65 067	62 099
Udział w zyskach jednostek wycenianych metodą praw własności	16	4 416	881
Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostkach wycenianych metodą praw własności		1 865	-
Zysk przed opodatkowaniem		11 848	93 521
Podatek dochodowy	12.1	(19 563)	15 239
ZYSK NETTO		31 411	78 282

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

**SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW
 ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2015 ROKU DO 31 GRUDNIA 2015 ROKU (cd.)**

	Nota	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
ZYSK NETTO		31 411	78 282
Pozostałe całkowite dochody			
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy:		34 232	(2 557)
Efektywna część zysków i strat związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych		3 373	(3 157)
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	12.2	(641)	600
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych		31 500	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy:		43 106	(30 843)
Zyski / (straty) aktuarialne programów określonych świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	31	53 217	(38 078)
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	12.2	(10 111)	7 235
Suma pozostałych całkowitych dochodów		77 338	(33 400)
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW		108 749	44 882
Zysk netto przypadający:			
Akcjonariuszom jednostki dominującej		31 554	75 984
Udziałom niedającym kontroli		(143)	2 298
Suma całkowitych dochodów przypadających:			
Akcjonariuszom jednostki dominującej		108 892	43 759
Udziałom niedającym kontroli		(143)	1 123
Zysk na akcję (w zł na jedną akcję)			
Podstawowy zysk na akcję:	26.1	0,70	1,70
Rozwodniony zysk na akcję:	26.2	0,70	1,70

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

**SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ
 SPORZĄDZONE NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2015 ROKU**

	Nota	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN	Stan na 01/01/2014 (przekształcone*) tys. PLN
AKTYWA				
Aktywa trwałe				
Rzeczowe aktywa trwałe	13	4 719 748	4 044 606	3 867 529
Aktywa niematerialne	14	66 437	58 268	61 395
Wartość firmy		-	2 712	2 712
Nieruchomości inwestycyjne		1 309	1 362	1 415
Inwestycje wyceniane metodą praw własności	16	39 831	35 246	38 214
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	20	5 074	-	-
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	17	9 849	6 051	6 090
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	18	32 666	14 645	1 438
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	12.4	104 587	91 575	87 629
Aktywa trwałe razem		4 979 501	4 254 465	4 066 422
Aktywa obrotowe				
Zapasy	19	128 513	115 298	76 041
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	20	664 321	526 149	609 267
Należności z tytułu podatku dochodowego	12.3	2 748	3 053	2 394
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	17	4 046	306 383	691 404
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	18	13 281	28 246	33 355
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	21	276 191	429 178	263 700
		1 089 100	1 408 307	1 676 161
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	24	44 061	17 560	17 560
Aktywa obrotowe razem		1 133 161	1 425 867	1 693 721
Aktywa razem		6 112 662	5 680 332	5 760 143

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

**SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ
 SPORZĄDZONE NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2015 ROKU (cd.)**

	Nota	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN	Stan na 01/01/2014 (przekształcone*) tys. PLN
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA				
Kapitał własny				
Kapitał zakładowy	25.1	2 239 346	2 239 346	2 166 901
Kapitał zapasowy	25.2	619 407	615 343	692 761
Pozostałe składniki kapitału własnego		(2 779)	(48 617)	(16 392)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych		31 500	-	-
Zyski zatrzymane		466 392	525 721	584 301
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej		3 353 866	3 331 793	3 427 571
Kapitał przypadający udziałom niedającym kontroli		-	63 500	62 377
Razem kapitał własny		3 353 866	3 395 293	3 489 948
Zobowiązania długoterminowe				
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	27	460 577	208 077	121 558
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	29	193 500	190 836	313 136
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	30	25 953	67 982	113 688
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	31	603 621	687 775	624 379
Pozostałe rezerwy długoterminowe	32	28 886	8 416	22 854
Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe	28	155 198	-	-
Rezerwy z tytułu odroczonego podatku dochodowego	12.4	118 353	2 328	2 577
Zobowiązania długoterminowe razem		1 586 088	1 165 414	1 198 192
Zobowiązania krótkoterminowe				
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	27	253 592	92 123	73 217
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	29	65 416	127 742	115 790
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	30	729 793	530 440	675 841
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	31	100 383	338 618	180 478
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	32	17 856	24 214	26 127
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	28	2 174	3 934	306
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	12.3	3 494	2 554	244
Zobowiązania krótkoterminowe razem		1 172 708	1 119 625	1 072 003
Zobowiązania razem		2 758 796	2 285 039	2 270 195
Pasywa razem		6 112 662	5 680 332	5 760 143

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM ZA ROK ZAKOŃCZONY 31 GRUDNIA 2015 ROKU

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego			Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	Zyski zatrzymane	Przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	Przypadające udziałom nieudającym kontrolni	Razem
			Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	Zyski / (straty) związane z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczenia przepływów pieniężnych	Zyski / (straty) związane z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczenia przepływów pieniężnych					
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Stan na 1/01/2014 roku (przekształcone*)	2 166 901	692 761	(16 182)	(210)	-	584 301	3 427 571	62 377	3 489 948	
Wynik netto za rok obrotowy	-	-	-	-	-	75 984	75 984	2 298	78 282	
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)	-	-	(30 804)	(1 421)	-	-	(32 225)	(1 175)	(33 400)	
Całkowite dochody razem	-	-	(30 804)	(1 421)	-	75 984	43 759	1 123	44 882	
Emisja akcji	25.1	72 445	25 529	-	-	-	97 974	-	97 974	
Wyplata dywidendy	-	-	-	-	-	(137 496)	(137 496)	-	(137 496)	
Rezerwa na płatność w formie akcji	-	(100 015)	-	-	-	-	(100 015)	-	(100 015)	
Pozostałe zmiany za rok obrotowy	-	(2 932)	-	-	-	2 932	-	-	-	
Stan na 31/12/2014 roku (przekształcone*)	2 239 346	615 343	(46 986)	(1 631)	-	525 721	3 331 793	63 500	3 395 293	
Stan na 1/01/2015 roku (przekształcone*)	2 239 346	615 343	(46 986)	(1 631)	-	525 721	3 331 793	63 500	3 395 293	
Wynik netto za rok obrotowy	-	-	-	-	-	31 554	31 554	(143)	31 411	
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)	-	-	43 106	2 732	31 500	-	77 338	-	77 338	
Całkowite dochody razem	-	-	43 106	2 732	31 500	31 554	108 892	(143)	108 749	
Wyplata dywidendy	25.2	-	-	-	-	(110 176)	(110 176)	-	(110 176)	
Transakcje z udziałami niekontrolującymi	25.3	-	-	-	-	23 357	23 357	(63 357)	(40 000)	
Pozostałe zmiany rok obrotowy	25.2	-	4 064	-	-	(4 064)	-	-	-	
Stan na 31/12/2015 roku (zbadane)	2 239 346	619 407	(3 880)	1 101	31 500	466 392	3 353 866	-	3 353 866	

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

**SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPLÝWÓW PIENIĘŻNYCH
 ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2015 ROKU DO 31 GRUDNIA 2015 ROKU [METODA POŚREDNIA]**

	Nota	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk przed opodatkowaniem		11 848	93 521
Korekty:			
Amortyzacja aktywów trwałych	8.1	467 611	382 416
Utrata wartości aktywów trwałych	8.1	181 371	375
(Zysk) / strata ze zbycia / likwidacji rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych		638	(4 062)
(Zysk) / strata na działalności inwestycyjnej		2 798	-
(Zysk) / strata z tytułu różnic kursowych		(2 794)	6 050
(Zysk) / strata z tytułu odsetek, dywidendy		24 389	(7 983)
Udział w (zysku) / stracie jednostek wycenianych metodą praw własności	16	(4 416)	(881)
Wynik na sprzedaży jednostek wycenianych metodą praw własności		(1 865)	-
Zysk na okazjonalnym nabyciu	6	(137 779)	-
Pozostałe korekty	22	59 453	(41 235)
Zmiany w kapitale obrotowym:			
(Zwiększenie) / zmniejszenie salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności	22	24 822	76 611
(Zwiększenie) / zmniejszenie stanu zapasów	22	21 391	(26 241)
(Zwiększenie) / zmniejszenie pozostałych aktywów	22	18 200	(5 591)
Zwiększenie / (zmniejszenie) salda zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań ⁽¹⁾	22	67 226	(126 401)
Zwiększenie / (zmniejszenie) pozostałych zobowiązań finansowych	22	6 885	3 628
Zwiększenie / (zmniejszenie) stanu rezerw ⁽²⁾	22	(341 697)	205 185
Środki pieniężne wygenerowane na działalności operacyjnej		398 081	555 392
Otrzymane / (zapłacone) odsetki		(210)	14 488
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy		(10 369)	(9 948)
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej		387 502	559 932

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

**SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPLÝWÓW PIENIĘŻNYCH
ZA ROK OD 1 STYCZNIA 2015 ROKU DO 31 GRUDNIA 2015 ROKU [METODA POŚREDNIA] (cd.)**

	Nota	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych		(508 662)	(662 567)
Wpływy z tytułu zbycia rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych		7 506	17 902
Wydatki z tytułu nabycia jednostek wycenianych metodą praw własności		(1 619)	(313)
Wpływy z tytułu sprzedaży jednostek wycenianych metodą praw własności		2 000	-
Wydatki z tytułu nabycia pozostałych aktywów finansowych		(10)	-
Nabycie jednostki zależnej, po potrąceniu przejętych środków pieniężnych	6	(325 956)	-
Wpływy z tytułu otrzymanych odsetek		6 663	22 564
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend		2 213	1 060
Splata udzielonych pożyczek		149	183
Wpływy z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy		299 048	302 814
Wpływy związane z Programem Gwarancji Pracowniczych		-	79 614
Pozostałe wpływy z działalności inwestycyjnej		3 469	-
Środki pieniężne netto wykorzystane w związku z działalnością inwestycyjną		(515 199)	(238 743)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu finansowego		(143 111)	(121 581)
Zapłacone odsetki od leasingu		(8 607)	(11 840)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów/ pożyczek		424 957	179 203
Splata kredytów / pożyczek		(137 336)	(73 777)
Zapłacone odsetki od kredytów / pożyczek		(15 403)	(6 779)
Dotacje otrzymane		6 598	24 790
Dywidendy wypłacone akcjonariuszom jednostki dominującej	25.2	(110 176)	(137 496)
Transakcje z udziałami niekontrolującymi	25.3	(40 000)	-
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej		(6 369)	(8 231)
Środki pieniężne netto wykorzystane w działalności finansowej		(29 447)	(155 711)
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów		(157 144)	165 478
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	21	429 178	263 700
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych		4 157	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	21	276 191	429 178

(1) W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2015 roku pozycja obejmuje zwiększenie stanu zobowiązań z tytułu Programów Dobrowolnych Odejść w kwocie 48.249 tysięcy złotych.

(2) W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2015 roku pozycja obejmuje głównie zmniejszenie stanu rezerwy z tytułu Programu Dobrowolnych Odejść w kwocie 265.331 tysięcy złotych oraz zmniejszenie stanu pozostałych rezerw na świadczenia pracownicze w kwocie 57.058 tysięcy złotych.

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO SPORZĄDZONEGO NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2015 ROKU

1. Informacje ogólne

1.1 Informacje o Jednostce dominującej

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

Jednostce dominującej nadano numer statystyczny REGON 277586360 oraz numer NIP 954-23-81-960.

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

Na dzień sporządzenia niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego, skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej jest następujący:

Zarząd:

Maciej Libiszewski	-	Prezes Zarządu
Dariusz Browarek	-	Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników w Zarządzie Spółki

Rada Nadzorcza:

Mirosław Pawłowski	-	Przewodniczący Rady Nadzorczej
Kazimierz Jamrozik	-	Członek
Andrzej Wach	-	Członek
Stanisław Knaflewski	-	Członek
Małgorzata Kryszkiewicz	-	Członek
Czesław Warszewicz	-	Członek
Raimondo Eggink	-	Członek
Jerzy Kleniewski	-	Członek

W dniu 18 lutego 2015 roku akcjonariusz Jednostki dominującej - PKP S.A. odwołał z Rady Nadzorczej Pana Jarosława Pawłowskiego oraz powołał z dniem 19 lutego 2015 roku na Członka Rady Nadzorczej Pana Zbigniewa Klepackiego.

W dniu 13 marca 2015 roku Pan Paweł Ruka złożył rezygnację z pełnionej przez niego funkcji Członka Rady Nadzorczej ze skutkiem na dzień 13 marca 2015 roku.

W dniu 13 kwietnia 2015 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Jednostki dominującej powołało na Członka Rady Nadzorczej Pana Raimondo Egginka.

W dniu 9 czerwca 2015 roku Pan Zbigniew Klepacki złożył rezygnację z pełnionej przez niego funkcji Członka Rady Nadzorczej ze skutkiem na dzień 9 czerwca 2015 roku.

W dniu 15 września 2015 roku akcjonariusz Jednostki dominującej – PKP S.A. powołał na Członka Rady Nadzorczej Pana Jarosława Batora.

W dniu 29 września 2015 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Jednostki dominującej odwołało ze składu Rady Nadzorczej Pana Marka Podskalnego oraz Pana Krzysztofa Czarnotę.

W dniu 14 grudnia 2015 roku Pan Adam Purwin złożył rezygnację z pełnionej przez niego funkcji Prezesa Zarządu Jednostki dominującej ze skutkiem na dzień 14 grudnia 2015 roku.

W dniu 17 grudnia 2015 roku rezygnację z funkcji pełnionych w Radzie Nadzorczej ze skutkiem na dzień 17 grudnia 2015 roku złożyli:

- Pan Jakub Karnowski,
- Pan Piotr Ciżkowicz,
- Pan Jarosław Bator,
- Pan Sławomir Baniak,
- Pan Jacek Leonkiewicz,
- Pan Konrad Anuszkiewicz.

W dniu 17 grudnia 2015 roku akcjonariusz Jednostki dominującej - PKP S.A. powołał z dniem 17 grudnia 2015 roku na Członków Rady Nadzorczej następujące osoby:

- Pana Mirosława Pawłowskiego,
- Pana Andrzeja Wacha,
- Pana Macieja Libiszewskiego,
- Panią Małgorzatę Kryszkiewicz,
- Pana Czesława Warszewicza,
- Pana Jerzego Kleniewskiego.

W dniu 18 grudnia 2015 roku Rada Nadzorcza podjęła uchwałę o oddelegowaniu Pana Macieja Libiszewskiego do wykonywania czynności Członka Zarządu Jednostki dominującej oraz powierzeniu mu pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu Jednostki dominującej.

W dniu 19 stycznia 2016 roku Rada Nadzorcza powołała Pana Macieja Libiszewskiego na stanowisko Prezesa Zarządu Jednostki dominującej. Kandydatura Pana Macieja Libiszewskiego na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. została wskazana przez akcjonariusza Jednostki dominującej – 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 Jednostki dominującej przeprowadzonego przez Radę Nadzorczą przy udziale profesjonalnego doradcy rekrutacyjnego.

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

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

Do dnia zatwierdzenia niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego powyższe zmiany w Zarządzie Jednostki dominującej nie zostały zarejestrowane w KRS.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2015 roku struktura akcjonariatu Jednostki dominującej 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	5 771 555	12,89%	12,89%
Morgan Stanley ⁽³⁾	Nowy Jork	2 380 008	5,31%	5,31%
Aviva OFE ⁽⁴⁾	Warszawa	2 338 371	5,22%	5,22%
Pozostali akcjonariusze		19 512 789	43,57%	43,57%
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 12 listopada 2015 roku. W dniu 20 lipca 2015 roku nastąpiła zmiana nazwy akcjonariusza z ING OFE na Nationale-Nederlanden OFE.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 18 czerwca 2014 roku.

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

Spółka PKP S.A. jest podmiotem dominującym wobec PKP CARGO S.A. PKP S.A. zgodnie ze statutem Jednostki dominującej 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 Jednostki dominującej wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazania kandydatów na Prezesa Zarządu Jednostki dominującej. Uprawnienia osobiste PKP S.A. przysługują zawsze wtedy, gdy PKP S.A. posiada co najmniej 25% kapitału zakładowego Jednostki dominującej.

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 29 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiada 6 podmiotów stowarzyszonych oraz udziały w 4 wspólnych przedsięwzięciach. Grupa sporządziła Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok zakończony 31 grudnia 2015 roku. Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe obejmuje dane finansowe jednostek Grupy AWT począwszy od dnia objęcia kontroli, co opisano w Nocie 6 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Dodatkowe informacje na temat jednostek zależnych zostały zamieszczone w Nocie 15 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Podstawową działalnością Grupy jest transport kolejowy towarów. Oprócz usług transportu kolejowego towarów Grupa 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,
- f) usługi rekultywacyjne.

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

1.3 Waluta funkcjonalna i waluta sprawozdawcza

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

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

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

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

2. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

2.1 Oświadczenie o zgodności

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe sporządzono zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania 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. Nr 33, poz. 259) („Rozporządzenie”).

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok zakończony dnia 31 grudnia 2015 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 Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

W latach 2014 – 2015 Grupa nie zaniechała działalności wymagającej ujęcia w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym.

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych, zobowiązania z tytułu opcji „put” na udziały nie dające kontroli oraz aktywów trwałych klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży.

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd w dniu 17 marca 2016 roku.

2.2 Status zatwierdzenia Standardów w UE

Następujące zmiany do istniejących standardów opublikowanych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości oraz zatwierdzonych przez UE weszły w życie w roku 2015:

- **Interpretacja KIMSF 21 "Opłaty publiczne"** - obowiązująca w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 17 czerwca 2014 roku oraz później.
- **Zmiany do Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej 2011-2013** (doroczne ulepszenia MSSF 2011-2013 zawierają 4 zmiany standardów, z odpowiednimi zmianami do pozostałych standardów i interpretacji) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2015 roku oraz później.

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

2.3 Standardy i Interpretacje przyjęte przez UE, które jeszcze nie weszły w życie

Zatwierdzając niniejsze skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupa nie zastosowała następujących standardów, zmian standardów i interpretacji, które zostały opublikowane i zatwierdzone do stosowania w UE, ale które nie weszły jeszcze w życie:

- **Zmiana do MSR 19 "Świadczenia pracownicze"** zatytułowana Programy określonych świadczeń: składki pracowników - obowiązująca w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 lutego 2015 roku oraz później.
- **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 MSSF 11 "Wspólne ustalenia umowne"** zatytułowane Ujmwowanie nabycia udziałów we wspólnych działaniach - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **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.
- **Zmiany do MSR 16 "Rzeczowe aktywa trwałe" oraz MSR 38 "Wartości niematerialne"** zatytułowane Wyjaśnienia w zakresie akceptowalnych metod umorzenia i amortyzacji - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 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 1 "Prezentacja sprawozdań finansowych"** zatytułowane Inicjatywa dotycząca ujawnień – obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.

Grupa dokonała analizy potencjalnego wpływu wyżej wymienionych standardów, interpretacji i zmian do standardów na stosowaną przez Grupę politykę (zasady) rachunkowości. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej nie spowodują one istotnego wpływu na aktualnie stosowaną politykę (zasady) rachunkowości.

2.4 Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR, ale jeszcze niezatwierdzone przez UE

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różnią się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości (RMSR), z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które według stanu na dzień 31 grudnia 2015 roku nie zostały jeszcze przyjęte do stosowania:

- **MSSF 9 "Instrumenty finansowe"** - obowiązujący dla okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku oraz później.
- **MSSF 14 "Regulacyjne rozliczenia międzyokresowe"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **MSSF 15 "Przychody z umów z klientami"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku oraz później.
- **Zmiany do MSSF 10 "Skonsolidowane Sprawozdania Finansowe" oraz MSR 28 "Jednostki Stowarzyszone"** zatytułowane Sprzedaż lub Przekazanie Aktywów Pomędzy Inwestorem a Spółką Stowarzyszoną lub Wspólnym Przedsięwzięciem - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do MSSF 10 "Skonsolidowane sprawozdania finansowe", MSSF 12 "Ujawnianie informacji na temat udziałów w innych jednostkach" i MSR 28 "Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach"** zatytułowane Jednostki inwestycyjne: Zastosowanie wyjątku od konsolidacji - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 oraz później.
- **MSSF 16 "Leasing"** - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2019 roku oraz później.

Grupa jest w trakcie analizy wpływu na stosowaną politykę (zasady) rachunkowości opublikowanych MSSF 9 "Instrumenty finansowe", MSSF 15 "Przychody z umów z klientami" oraz MSSF 16 "Leasing". Grupa dokonała analizy potencjalnego wpływu pozostałych wymienionych wyżej standardów, interpretacji i zmian do standardów na stosowaną przez Grupę politykę (zasady) rachunkowości i w ocenie Zarządu Jednostki dominującej nie spowodują one istotnego wpływu na aktualnie stosowaną politykę (zasady) rachunkowości.

3. Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

Stosując opisane w Nocie 4 zasady rachunkowości obowiązujące w Grupie, Zarząd Jednostki dominującej zobowiązany jest do dokonywania szacunków, osądów i założeń dotyczących kwot wyceny poszczególnych składników aktywów i zobowiązań. Szacunki i związane z nimi założenia opierają się o doświadczenia historyczne i inne czynniki uznawane za istotne. Rzeczywiste wyniki mogą odbiegać od przyjętych wartości szacunkowych.

3.1 Profesjonalny osąd w rachunkowości

W przypadku, gdy dana transakcja nie jest uregulowana w żadnym standardzie bądź interpretacji, Zarząd Jednostki dominującej, kierując się subiektywną oceną, określa i stosuje politykę rachunkowości, która zapewnia, iż Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe będzie zawierać właściwe i wiarygodne informacje oraz będzie:

- prawidłowo, jasno i rzetelnie przedstawiać sytuację majątkową i finansową Grupy, wyniki jej działalności i przepływy pieniężne,
- odzwierciedlać treść ekonomiczną transakcji,
- obiektywne,
- sporządzone zgodnie z zasadą ostrożnej wyceny oraz
- kompletne we wszystkich istotnych aspektach.

3.2 Niepewność szacunków

Poniżej przedstawiono podstawowe założenia dotyczące przyszłości oraz inne podstawy szacunku niepewności na dzień bilansowy, mające znaczący wpływ na ryzyko istotnych korekt wartości bilansowej aktywów i zobowiązań w następnym roku obrotowym.

3.2.1 Okresy użytkowania ekonomicznego środków trwałych i aktywów niematerialnych

Zarząd Jednostki dominującej określa szacowane okresy użytkowania, a poprzez to stawki amortyzacji dla poszczególnych środków trwałych i aktywów niematerialnych. Szacunek ten opiera się na oczekiwanym okresie ekonomicznej użyteczności tych aktywów. W przypadku zaistnienia okoliczności powodujących zmianę spodziewanego okresu użytkowania (np. zmiany technologiczne, wycofanie z użytkowania itp.) mogą się zmienić stawki amortyzacji. W konsekwencji zmieni się wartość odpisów amortyzacyjnych i wartość księgową netto środków trwałych i aktywów niematerialnych. Przeprowadzona w 2015 roku weryfikacja okresów ekonomicznej użyteczności środków trwałych oraz aktywów niematerialnych nie ujawniła konieczności skorygowania dotychczas stosowanych stawek amortyzacyjnych.

3.2.2 Wartości rezydualne taboru

Grupa na potrzeby prowadzenia działalności gospodarczej użytkuje własne lub leasingowane lokomotywy i wagony. Podejście komponentowe dla środków trwałych wymaga wyodrębnienia wartości rezydualnej, która nie podlega amortyzacji w ramach całkowitej wartości początkowej składnika środka trwałego. Wycena wartości rezydualnej jest oparta na aktualnych cenach złomu określonych klas. Zgodnie ze stosowaną do tej pory polityką rachunkowości przeszacowanie wartości rezydualnej następuje, gdy ceny złomu ulegną zmianie powyżej 50% w porównaniu do cen obowiązujących na koniec poprzedniego okresu. W latach ubiegłych nie odnotowano istotnych zmian cen złomu w związku z czym nie była konieczna korekta wartości rezydualnej.

W czwartym kwartale 2015 roku zaobserwowano istotny spadek cen złomu o około 30% w stosunku do cen będących podstawą do wyceny wartości rezydualnej. Grupa dokonała analizy wpływu tej zmiany na wartość środków trwałych. Stwierdzono, że spadek cen istotnie wpływa na sprawozdanie finansowe, w związku z tym zdecydowano o korekcie zapisów w polityce rachunkowości w zakresie szacunków tj. usunięto zapis o aktualizacji wartości rezydualnej przy zmianie cen złomu o 50% i wprowadzono zapis o aktualizacji wartości rezydualnej w momencie, gdy bieżące zmiany cen złomu istotnie wpływają na sprawozdanie finansowe.

W wyniku przeprowadzonej analizy, w oparciu o obowiązujące na koniec 2015 roku ceny poszczególnych klas złomu, dokonano odpisu z tytułu trwałej utraty wartości taboru bez ważnych świadectw sprawności technicznej, który nie podlega amortyzacji i jest ujmowany w wartości rezydualnej, w wysokości 147.799 tysięcy złotych.

3.2.3 Utrata wartości rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych

W związku z zmienną sytuacją na czeskim rynku węgla mającą przełożenie na rynek transportu kolejowego towarów Grupa zidentyfikowała ryzyko zmniejszenia generowanych przepływów pieniężnych i utraty wartości aktywów wchodzących w skład Grupy AWT. Testy na utratę wartości zostały przeprowadzone w odniesieniu do ośrodków wypracowujących środki pieniężne poprzez ustalenie ich wartości odzyskiwalnej.

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 Grupy przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwale wykorzystywane przez Grupę mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności oraz aby w lepszy sposób odzwierciedlić wpływ na Grupę oczekiwanych zmian na czeskim rynku węgla.

Poniżej przedstawiono kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości użytkowej testowanych ośrodków wypracowujących środki pieniężne:

- a) za ośrodek wypracowujący środki pieniężne uznano aktywa trwale należące do Grupy AWT - są one w największym stopniu wykorzystywane do obsługi klientów na czeskim rynku kolejowym,
- b) spadek wolumenów przewożonych ładunków dla jednego z głównych klientów o 10% rocznie w okresie 2016-2025,
- c) przyjęcie średniego ważonego kosztu kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie projekcji na poziomie 6,61%,
- d) po okresie prognozy założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 1% (przy założonej inflacji na poziomie 2,0%).

Testowana wartość bilansowa aktywów trwałych należących do Grupy AWT wyniosła 867.466 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2015 roku. W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość księgową testowanych aktywów trwałych na dzień 31 grudnia 2015 roku wobec czego Grupa nie rozpoznała utraty wartości aktywów wchodzących w skład Grupy AWT.

Do kluczowych założeń modelu testów na utratę wartości zaliczono WACC oraz wskaźnik wzrostu przyszłych przepływów pieniężnych po okresie prognoz. Zmiana WACC o +/- 0,3 p. p. nie powoduje konieczności rozpoznania odpisu. Również zmiana poziomu wzrostu przyszłych przepływów pieniężnych po okresie prognozy o +/- 0.5 p .p. nie powoduje konieczności dokonania odpisu aktualizującego.

Dla pozostałych aktywów Grupa przeanalizowała możliwość wystąpienia przesłanek co do utraty wartości, w tym kapitalizację rynkową. Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej na dzień 31 grudnia 2015 roku nie odnotowano zjawisk, które jednoznacznie wskazywałyby na obniżenie wartości przedsiębiorstwa. Grupa jest w trakcie realizacji przyjętej Strategii na lata 2016 - 2020, zgodnie, z którą poprzez implementację zidentyfikowanych optymalizacji oraz działań handlowych wartość przedsiębiorstwa w okresie do 2020 roku znacząco i trwale wzrośnie. Natomiast kapitalizacja rynkowa Grupy od początku 2015 roku jest bardzo silnie skorelowana z indeksem WIG 20 (współczynnik korelacji Pearsona wynosi około 0,9), którego wartość osiąga najniższe poziomy w stosunku do ostatnich kilku lat. W związku z powyższym po przeanalizowaniu istotnych czynników zewnętrznych jak i wewnętrznych, zdaniem Zarządu Jednostki dominującej nie istnieją przesłanki co do utraty wartości pozostałych aktywów, a tym samym Grupa nie dokonuje testów na utratę wartości.

Przyczyny utworzonych przez Grupę odpisów z tytułu utraty wartości rzeczowych aktywów trwałych w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2015 roku zaprezentowano w Nocie 3.2.2 oraz 13.1 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

3.2.4 Odpisy aktualizujące wartość należności

Na dzień bilansowy Grupa 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 zaprezentowano w Nocie 20 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

3.2.5 Odroczonego podatek dochodowy

Grupa 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 Jednostki dominującej 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 odroczonego podatku dochodowego przedstawiono w Nocie 12 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

3.2.6 Świadczenia pracownicze

Istotny wpływ na wartość rezerw na świadczenia pracownicze mają przyjęte założenia w zakresie stopy dyskontowej, założonego wzrostu płac, oczekiwanego przeciętnego okresu zatrudnienia. Szczegóły dotyczące sposobu tworzenia tych rezerw opisano w Nocie 4.23.1, natomiast wyniki wyliczenia rezerw na świadczenia pracownicze zostały przedstawione w Nocie 31 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze oparto o następujące podstawowe założenia:

	31/12/2015	31/12/2014
	%	%
Stopa dyskonta	3,10	2,60
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy na odprawy emerytalno-rentowe, nagrody jubileuszowe	1,70	1,50
Zakładany wzrost ceny świadczeń przejazdowych	2,50	2,50
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy z tytułu odpisu na ZFŚS	3,60	3,60
Średni ważony współczynnik mobilności pracowniczej	2,50	2,50
Inflacja (rocznie)	1,7-2,5	2,50

Poniżej przedstawiono analizę wrażliwości wartości rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku dla kluczowych założeń, na podstawie których przeprowadzono wycenę aktuarialną. Jako kluczowe założenia przyjęto: stopę dyskontową, wskaźnik wzrostu wynagrodzeń, współczynnik mobilności pracowniczej.

	Stan na 31/12/2015 tys. PLN (zbadane)	Stopa dyskontowa		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	318 239	(5 464)	5 653	5 911	(3 512)	(1 824)	4 643
Odprawy emerytalne	150 505	(4 203)	3 564	3 491	(3 597)	(2 704)	2 886
Odprawy rentowe	4 323	(84)	87	84	(65)	(67)	68
Odprawy pośmiertne	31 660	(656)	684	654	(497)	(523)	540
ZFŚS	124 118	(4 945)	5 292	4 673	(4 434)	(526)	690
Świadczenia przejazdowe	33 654	(1 294)	1 382	1 234	(1 172)	(139)	278
Razem	662 499	(16 646)	16 662	16 047	(13 277)	(5 783)	9 105

	Stan na 31/12/2014 tys. PLN (przekształcone*)	Stopa dyskontowa		Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń		Wskaźnik mobilności pracowniczej	
		+0,25 pp.	-0,25 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.
Nagrody jubileuszowe	323 382	(4 514)	4 644	4 682	(4 571)	(4 797)	4 872
Odprawy emerytalne	154 739	(2 887)	2 990	3 014	(2 920)	(3 071)	3 061
Odprawy rentowe	3 709	(44)	45	46	(45)	(46)	47
Odprawy pośmiertne	33 332	(446)	460	464	(452)	(477)	489
ZFŚS	168 876	(5 244)	5 535	5 467	(5 207)	(872)	877
Świadczenia przejazdowe	37 719	(1 223)	1 291	1 289	(1 227)	(297)	307
Razem	721 757	(14 358)	14 965	14 962	(14 422)	(9 560)	9 653

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

3.2.7 Zobowiązania z tytułu opcji „put” na udziały niedające kontroli AWT

Jednostka dominująca zawarła z Minezit S.E. (zwanym dalej „MSE”), będącym udziałowcem mniejszościowym posiadającym 20% udziałów AWT, Porozumienie dotyczące opcji kupna „call” / sprzedaży „put” pakietu mniejszościowego udziałów w AWT. Zgodnie z Porozumieniem, Jednostka dominująca jest jednocześnie nabywcą opcji kupna „call” oraz wystawcą opcji sprzedaży „put”, a zatem ma zarówno prawo do zakupu udziałów od MSE (realizując opcję kupna „call”) jak i zobowiązanie do zakupu udziałów od MSE (w przypadku, gdy MSE zrealizuje opcję sprzedaży „put”).

Zgodnie z polityką rachunkowości przyjętą przez Jednostkę dominującą:

- opcja kupna „call” nie została ujęta w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej ze względu na niespełnienie definicji instrumentu pochodnego zgodnie z MSR 39;
- opcja sprzedaży „put” została ujęta zgodnie z metodą oczekiwanego nabycia.

Opis przyjętych zasad rachunkowości w zakresie ujęcia i wyceny zobowiązań z tytułu opcji sprzedaży „put” został zaprezentowany w Nocie 4.28 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Wartość godziwa zobowiązania z tytułu opcji sprzedaży „put” oparta jest na zdyskontowanych przepływach pieniężnych przy zastosowaniu stopy procentowej odpowiedniej dla tego typu zobowiązań. Wartość godziwa opcji sprzedaży „put” uzależniona jest od wyników Grupy AWT i została ustalona jako iloczyn EBITDA i określonego w Porozumieniu mnożnika, skorygowanego o wysokość długu netto. Podstawowymi założeniami uwzględnianymi w wycenie są wysokość EBITDA, długu netto, kursu walutowego EUR/PLN oraz stopy procentowej odpowiedniej dla tego typu zobowiązań.

Poniżej przedstawiono analizę wrażliwości dla kluczowych założeń uwzględnionych w wycenie zobowiązania z tytułu opcji „put” na udziały niedające kontroli na dzień 31 grudnia 2015 roku.

Analiza wrażliwości	EBITDA		Dług netto		Kurs EUR/PLN		Stopa procentowa	
	+5 %	-5 %	+5 %	-5 %	+9 %	-9 %	+0,25 pp.	-0,25 pp.
Wpływ na wynik brutto	(7 332)	7 332	428	(428)	(12 695)	12 695	1 874	(1 902)

Wszelkie zmiany wysokości zobowiązania po początkowym ujęciu wpływają na wynik finansowy w pozycji „koszty i przychody finansowe”. Kwota ujęta z tytułu przeszacowania zobowiązania po jego początkowym ujęciu została zaprezentowana w Nocie 11 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

W okresie objętym niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym nie miały miejsca inne istotne zmiany wielkości szacunkowych oraz metodologii dokonywania szacunków, które miałyby wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.

4. Stosowane zasady rachunkowości

4.1 Przychody z działalności operacyjnej

Wysokość przychodów ustala się według wartości godziwej zapłaty otrzymanej bądź należnej. Kwotę przychodów wynikających z transakcji określa się zazwyczaj w drodze umowy między jednostką gospodarczą a kupującym, bądź użytkownikiem składnika aktywów. Jej wysokość ustala się według wartości godziwej zapłaty, uwzględniając kwoty rabatów handlowych oraz rabatów hurtowych przyznanych przez Grupę. Do przychodów należą jedynie otrzymane lub należne wpływy korzyści ekonomicznych brutto na rachunek własny Grupy. Kwoty zbierane w imieniu osób trzecich, takie jak podatek VAT, nie są korzyściami ekonomicznymi jednostki gospodarczej i nie skutkują zwiększeniem kapitału własnego. W związku z tym wyłącza się je z przychodów.

Przychody ujmuje się tylko wtedy, jeżeli uzyskanie przez Grupę korzyści ekonomicznych, związanych z przeprowadzoną transakcją, jest prawdopodobne. Jeżeli jednak rodzi się niepewność dotycząca ściągalsności należnej kwoty już zaliczonej do przychodów, wówczas nieściągalną kwotę lub kwotę, w odniesieniu do której odzyskanie przestało być prawdopodobne, ujmuje się jako koszty, a nie jako korektę pierwotnie ujętej kwoty przychodów.

4.1.1 Przychody ze sprzedaży usług

Jeżeli wynik transakcji dotyczącej świadczenia usług można oszacować w wiarygodny sposób, przychody z transakcji ujmuje się na podstawie stopnia zaawansowania realizacji transakcji na dzień bilansowy. Wynik transakcji można ocenić w wiarygodny sposób, jeżeli zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

- a) kwotę przychodów można wycenić w wiarygodny sposób;
- b) istnieje prawdopodobieństwo, że Grupa uzyska korzyści ekonomiczne z tytułu przeprowadzonej transakcji;
- c) stopień realizacji transakcji na dzień bilansowy może być określony w wiarygodny sposób oraz
- d) koszty poniesione w związku z transakcją oraz koszty zakończenia transakcji mogą być wycenione w wiarygodny sposób.

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), przy sprzedaży detalicznej zapłatę gotówką, kartą kredytową lub czekiem.

W przypadku sprzedaży zagranicznej za moment sprzedaży przyjmuje się datę przewiezienia towarów przez granicę, potwierdzoną przez graniczny urząd celny.

4.1.2 Przychody ze sprzedaży wyrobów gotowych, towarów i materiałów

Przychody ze sprzedaży wyrobów gotowych, towarów i materiałów, ujmuje się w momencie przeniesienia na nabywcę znaczącego ryzyka i korzyści wynikających z praw własności do towarów i materiałów zgodnie z warunkami dostaw zawartymi w umowach sprzedaży.

4.2 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. Koszty ujmuje się w zysku lub stracie na podstawie związku pomiędzy poniesionymi kosztami, a osiągnięciem konkretnych przychodów, tzn. stosując zasadę współmierności, poprzez rachunek rozliczeń międzyokresowych kosztów czynnych i biernych.

Grupa w skonsolidowanym sprawozdaniu z całkowitych dochodów prezentuje następujące pozycje kosztów rodzajowych:

- a) amortyzację i odpisy aktualizujące,
- b) zużycie materiałów i energii,
- c) usługi obce,
- d) podatki i opłaty,
- e) koszty świadczeń pracowniczych,
- f) pozostałe koszty rodzajowe,
- g) wartość sprzedanych towarów i materiałów.

4.3 Pozostałe przychody i koszty operacyjne

Pozostałe przychody i koszty operacyjne związane są pośrednio z działalnością operacyjną Grupy.

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

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

4.4 Przychody i koszty finansowe

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

- a) zbycia aktywów finansowych oraz udziałów,
- b) aktualizacji wartości instrumentów finansowych z wyłączeniem aktywów finansowych dostępnych do sprzedaży, których skutki przeszacowania odnoszone są na kapitał z aktualizacji wyceny,
- c) przychodów z tytułu udziału w zyskach innych jednostek,
- d) odsetek,
- e) różnic kursowych od operacji finansowych (nie dotyczy np. wyceny rozrachunków handlowych odnoszonych do działalności operacyjnej),
- f) kosztów odsetkowych (dyskonto) rezerw na świadczenia pracownicze,
- g) 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.

Dywidendy są ujmowane w momencie ustalenia praw akcjonariuszy lub udziałowców do ich otrzymania.

4.5 Opodatkowanie

Podatek dochodowy za okres sprawozdawczy obejmuje podatek bieżący i odroczony. Podatek ujmuje się w skonsolidowanym sprawozdaniu z całkowitych dochodów, z wyłączeniem zakresu, w którym odnosi się on bezpośrednio do pozycji ujętych w pozostałych całkowitych dochodach (pozostałych składnikach kapitału własnego).

4.5.1 Podatek bieżący

Bieżące obciążenie podatkowe jest obliczane na podstawie wyniku podatkowego (podstawy opodatkowania) danego okresu sprawozdawczego. Zysk / (strata) podatkowa różni się od księgowego zysku / (straty) przed opodatkowaniem w związku z wyłączeniem przychodów przejściowo niepodlegających opodatkowaniu i kosztów przejściowo 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.

4.5.2 Odroczony podatek dochodowy

Podatek odroczony ujmuje się od różnic przejściowych między wartością bilansową składników aktywów i zobowiązań w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym a odpowiadającą im podstawą opodatkowania stosowaną do obliczania wysokości zysku opodatkowanego, a także od nierozliczonych strat podatkowych oraz niewykorzystanych ulg podatkowych. Rezerwy z tytułu podatku odroczonego ujmuje się zasadniczo dla wszystkich dodatnich różnic przejściowych. Składnik aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego ujmuje się w odniesieniu do wszystkich ujemnych różnic przejściowych do wysokości, do której jest prawdopodobne, iż zostanie osiągnięty dochód do opodatkowania, który pozwoli na potrącenie tych różnic przejściowych. Tego rodzaju aktywów i rezerw z tytułu odroczonego podatku dochodowego nie ujmuje się, jeżeli

różnice przejściowe wynikają z wartości firmy lub z początkowego ujęcia (poza połączeniem jednostek) innych aktywów i zobowiązań w transakcji, która nie wpływa na zysk podatkowy ani księgowy.

Rezerwę z tytułu odroczonego podatku dochodowego ujmuje się od dodatnich różnic przejściowych wynikających z inwestycji w jednostkach zależnych i stowarzyszonych oraz udziałów we wspólnych przedsięwzięciach, chyba że Grupa jest w stanie kontrolować odwrócenie różnicy przejściowej i jest prawdopodobne, że różnice przejściowe nie ulegną odwróceniu w dającej się przewidzieć przyszłości. Grupa rozpoznaje składnik aktywów z tytułu podatku odroczonego 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 Jednostki dominującej 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.

Wartość składników aktywów z tytułu podatku odroczonego podlega analizie na każdy dzień bilansowy, a w przypadku gdy spodziewane przyszłe zyski podatkowe nie będą wystarczające dla realizacji składnika aktywów lub jego części, następuje jego odpis.

Podatek odroczone jest wyliczany przy użyciu stawek podatkowych, które będą obowiązywać w momencie, gdy pozycja aktywów zostanie zrealizowana lub zobowiązanie stanie się wymagalne. Wycena rezerw z tytułu odroczonego podatku dochodowego i aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego odzwierciedla skutki podatkowe, które nastąpią odpowiednio do przewidywanego przez Grupę sposobu realizacji lub rozliczenia na dzień bilansowy wartości bilansowych aktywów i zobowiązań.

4.6 Połączenia jednostek gospodarczych

Przejęcia innych podmiotów rozlicza się metodą przejęcia zgodnie z MSSF 3. Zapłatę przekazaną w transakcji połączenia jednostek gospodarczych wycenia się w wartości godziwej, obliczonej jako zbiorcza kwota wartości godziwych na dzień przejęcia przekazanych przez Grupę aktywów, zobowiązań zaciągniętych przez Grupę wobec poprzednich właścicieli jednostki przejmowanej oraz instrumentów kapitałowych wyemitowanych przez Grupę w zamian za przejęcie kontroli nad jednostką przejmowaną. Koszty związane z przejęciem ujmuje się w wynik w momencie ich poniesienia.

Możliwe do zidentyfikowania aktywa i zobowiązania wycenia się w wartości godziwej na dzień przejęcia, z następującymi wyjątkami:

- aktywa i zobowiązania wynikające z odroczonego podatku dochodowego lub związane z umowami o świadczenia pracownicze ujmuje się i wycenia zgodnie z MSR 12 „Podatek dochodowy” i MSR 19 „Świadczenia pracownicze”;
- zobowiązania lub instrumenty kapitałowe związane z programami płatności rozliczanymi na bazie akcji w jednostce przejmowanej lub w Grupie, które mają zastąpić analogiczne umowy obowiązujące w jednostce przejmowanej, wycenia się zgodnie z MSSF 2 „Płatności na bazie akcji” na dzień przejęcia oraz
- aktywa (lub grupy aktywów przeznaczone do sprzedaży) sklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży zgodnie z MSSF 5 „Aktywa trwale przeznaczone do sprzedaży i działalność zaniechana” wycenia się zgodnie z wymogami tego standardu.

Wartość firmy wycenia się jako nadwyżkę sumy przekazanej zapłaty, kwoty udziałów niedających kontroli w jednostce przejmowanej oraz wartości godziwej poprzednio posiadanych przez jednostkę przejmującą udziałów w jednostce przejmowanej nad kwotą wartości godziwej możliwych do zidentyfikowania przejętych aktywów netto wycenionych na dzień przejęcia. Jeżeli po ponownej weryfikacji wartość netto wycenionych na dzień przejęcia możliwych do zidentyfikowania aktywów i zobowiązań przekracza sumę przekazanej zapłaty, wartości udziałów niedających kontroli w jednostce przejmowanej oraz wartości godziwej udziałów w tej jednostce uprzednio posiadanych przez jednostkę przejmującą, nadwyżkę tę ujmuje się bezpośrednio w wyniku jako zysk na okazyjnym nabyciu.

Udziały niedające kontroli stanowiące część udziałów właścicielskich i uprawniające posiadaczy do proporcjonalnego udziału w aktywach netto jednostki w przypadku jej likwidacji można początkowo wycenić w wartości godziwej lub odpowiednio do proporcji udziałów niedających kontroli w ujętej wartości możliwych do zidentyfikowania aktywów netto jednostki przejmowanej. Wyboru metody wyceny dokonuje się indywidualnie dla każdej transakcji przejęcia. Inne rodzaje udziałów niedających kontroli wycenia się w wartości godziwej lub inną metodą przepisaną w MSSF.

Jeżeli zapłata przekazana w transakcji połączenia jednostek gospodarczych obejmuje aktywa lub zobowiązania wynikające z umowy o zapłacie warunkowej, zapłatę tę wycenia się w wartości godziwej na dzień przejęcia i ujmuje jako część wynagrodzenia przekazanego w transakcji połączenia jednostek gospodarczych. Zmiany wartości godziwej zapłaty

warunkowej kwalifikujące się jako korekty za okres objęty wyceną uwzględnia się retrospektywnie, w korespondencji z odpowiednimi korektami wartości firmy. Korekty dotyczące okresu wyceny to takie, które są wynikiem uzyskania dodatkowych informacji dotyczących „okresu objętego wyceną” (który nie może być dłuższy niż jeden rok od dnia przejścia), dotyczących faktów i okoliczności występujących na dzień przejścia.

Zmiany wartości godziwej zapłaty warunkowej, które nie kwalifikują się jako korekty dotyczące okresu wyceny, rozlicza się w zależności od klasyfikacji zapłaty warunkowej. Warunkowej zapłaty sklasyfikowanej jako kapitał własny nie wycenia się ponownie, a jej późniejsze uregulowanie rozlicza się w ramach kapitału własnego. Zapłata warunkowa zaklasyfikowana jako składnik aktywów lub zobowiązań podlega przeszacowaniu na kolejne dni sprawozdawcze zgodnie z MSR 39 lub MSR 37 „Rezerwy, zobowiązania warunkowe i aktywa warunkowe”, a wynikające z przeszacowania zyski lub straty ujmują się w wynik.

W przypadku połączenia jednostek realizowanego etapami, udziały w jednostce przejmowanej uprzednio posiadane przez Grupę przeszacowuje się do wartości godziwej na dzień przejścia (tj. dzień uzyskania kontroli), a wynikający stąd zysk lub stratę ujmują się w wynik. Kwoty wynikające z posiadania udziałów w jednostce przejmowanej przed datą przejścia, uprzednio ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach, przenosi się do skonsolidowanego sprawozdania z całkowitych dochodów, jeżeli takie traktowanie byłoby poprawne w chwili zbycia tych udziałów.

Jeżeli początkowe rozliczenie księgowe połączenia jednostek na koniec okresu sprawozdawczego, w którym połączenie miało miejsce, nie jest kompletne, Grupa prezentuje w swoim sprawozdaniu finansowym tymczasowe kwoty dotyczące pozycji, których rozliczenie jest niekompletne. W okresie wyceny Grupa koryguje tymczasowe kwoty ujęte na dzień przejścia (patrz wyżej) lub ujmuje dodatkowe aktywa albo zobowiązania dla odzwierciedlenia nowych faktów i okoliczności występujących na dzień przejścia, które jeśli byłyby znane, wpłynęłyby na ujęcie tych kwot na ten dzień.

4.7 Zasady konsolidacji

W skład Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wchodzi jednostkowe sprawozdania finansowe Jednostki dominującej i jednostek przez nią kontrolowanych (jej spółki zależne) za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku. Sprawozdania finansowe jednostek zależnych, po uwzględnieniu korekt doprowadzających do zgodności z MSSF UE, sporządzane są za ten sam okres sprawozdawczy, co sprawozdanie Jednostki dominującej, w oparciu o jednolite zasady rachunkowości zastosowane dla transakcji i zdarzeń gospodarczych o podobnym charakterze.

Kontrola jest osiągnięta w przypadku gdy Grupa ma zdolność kierowania polityką finansową i operacyjną jednostki dla osiągnięcia korzyści ekonomicznych z jej działalności.

Przychody i koszty jednostek zależnych nabytych lub sprzedanych w ciągu roku są uwzględnione w skonsolidowanym sprawozdaniu z całkowitych dochodów od momentu rzeczywistej daty nabycia danej jednostki do dnia jej efektywnego zbycia. Całkowite dochody jednostek zależnych są przypisywane do właścicieli Jednostki dominującej oraz do udziałów niedających kontroli nawet jeśli skutkiem tego przypisania będzie ujemne saldo udziałów niedających kontroli.

Wszystkie transakcje dokonane wewnątrz Grupy, wzajemne salda oraz przychody i koszty operacji dokonanych między jednostkami Grupy zostały w konsolidacji w pełni wyłączone.

4.7.1 Zmiany udziałów właścicielskich Grupy w jednostkach zależnych

Zmiany udziałów Grupy w jednostkach zależnych nieskutkujące utratą kontroli rozlicza się jako transakcje kapitałowe. Wartość bilansowa udziałów zapewniających Grupie kontrolę oraz udziałów niedających kontroli podlega korekcie w celu odzwierciedlenia zmian we względnych udziałach w jednostkach zależnych. Wszelkie różnice pomiędzy kwotą korekty udziałów niedających kontroli a wartością godziwą kwoty zapłaconej lub otrzymanej odnosi się bezpośrednio na kapitał własny i przypisuje właścicielom Jednostki dominującej.

W momencie utraty przez Grupę kontroli nad jednostką zależną oblicza się zysk lub stratę - jako różnicę między (i) sumą wartości godziwej otrzymanej zapłaty oraz wartości godziwej zachowanych udziałów oraz (ii) wartością bilansową aktywów (z uwzględnieniem wartości firmy) i zobowiązań jednostki zależnej - oraz ujmują się w wyniku. W przypadku, gdy aktywa spółki zależnej są wyceniane w kwocie przeszacowanej lub wartości godziwej i wynikający z tego skumulowany zysk lub strata jest ujmowany w pozostałych całkowitych dochodach i odnoszony do kapitału, wartości uprzednio ujęte w pozostałych całkowitych dochodach i skumulowane w kapitale własnym rozlicza się w taki sposób, jak gdyby Grupa bezpośrednio zbyła odpowiednie składniki aktywów (tj. przenosi się na wynik lub bezpośrednio do zysków zatrzymanych, zgodnie z zasadami odpowiedniego MSSF). Wartość godziwą inwestycji utrzymanej w byłej jednostce zależnej na dzień utraty kontroli uznaje się za wartość godziwą w momencie początkowego ujęcia, rozliczaną następnie zgodnie z MSR 39 „Instrumenty finansowe:

ujmowanie i wycena” lub za koszt w momencie początkowego ujęcia inwestycji w jednostce stowarzyszonej lub jednostce współkontrolowanej.

4.8 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności

Inwestycje w wybranych jednostkach zależnych, jednostkach stowarzyszonych oraz udziały we wspólnych przedsięwzięciach wyceniane są metodą praw własności. Zgodnie z metodą praw własności inwestycje ujmuje się początkowo w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej po koszcie, a następnie uwzględnia w części wyniku przypadającego na Grupę lub w pozostałych całkowitych dochodach jednostki stowarzyszonej. Jeżeli udział Grupy w stratach inwestycji wycenianej metodą praw własności przekracza wartość jej udziałów w tej jednostce (obejmującą udziały długoterminowe, stanowiące zasadniczo część wartości netto inwestycji w podmiocie), Grupa przestaje ujmować swoje udziały w dalszych stratach jednostki stowarzyszonej. Dalsze straty ujmuje się tylko do wysokości prawnych lub zwyczajowych zobowiązań Grupy albo płatności dokonanych w imieniu jednostki wycenianej metodą praw własności.

Nadwyżka kosztów przejęcia nad udziałem Grupy w wartości netto możliwych do zidentyfikowania aktywów, zobowiązań i zobowiązań warunkowych jednostki wycenianej metodą praw własności ujętych na dzień przejęcia rozpoznawana jest jako wartość firmy, stanowiąca element wartości bilansowej inwestycji. Nadwyżka udziału Grupy w wartości netto możliwych do zidentyfikowania aktywów, zobowiązań i zobowiązań warunkowych nad kosztami przejęcia po ponownej weryfikacji ujmowana jest bezpośrednio w wynik.

W razie konieczności wartość bilansowa inwestycji (z uwzględnieniem wartości firmy) testowana jest na utratę wartości zgodnie z MSR 36 „Utrata wartości aktywów” tak, jak gdyby był to pojedynczy składnik aktywów, przez porównanie jej wartości odzyskiwalnej (wyższej z dwóch kwot: wartości użytkowej i wartości godziwej pomniejszonej o koszty sprzedaży) z wartością bilansową. Odpisy z tytułu utraty wartości uwzględnia się w wartości bilansowej inwestycji. Odwrócenie odpisu ujmuje się zgodnie z MSR 36 w kwocie odpowiadającej wzrostowi wartości odzyskiwalnej inwestycji.

Jeżeli jednostka należąca do Grupy prowadzi transakcje z daną jednostką wycenianą metodą praw własności, zyski i straty wynikające z tych transakcji ujmuje się w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy tylko w odniesieniu do udziałów w tej jednostce niezwiązanych z Grupą.

4.9 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. Wszelkie pozostałe rodzaje leasingu traktowane są jako leasing operacyjny.

4.9.1 Grupa jako leasingobiorca

Aktywa użytkowane na podstawie umowy leasingu finansowego (w przypadku którego następuje przeniesienie na Grupę zasadniczo wszystkich ryzyk i korzyści) traktuje się jak aktywa Grupy 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.

Przyjmuje się, że korzyści i ryzyka związane z posiadaniem aktywów są zazwyczaj przeniesione na Grupę, jeśli spełniony jest przynajmniej jeden z warunków:

- a) na mocy umowy leasingowej następuje przeniesienie na leasingobiorcę własności danego składnika z końcem okresu leasingu,
- b) leasingobiorca ma możliwość zakupienia składnika aktywów za cenę, która - według przewidywań - będzie na tyle niższa od wartości godziwej ustalonej na dzień, gdy prawo zakupienia składnika będzie mogło zostać zrealizowane, iż w chwili rozpoczęcia leasingu istnieje wystarczająca pewność, że leasingobiorca z możliwości tej skorzysta,
- c) okres leasingu stanowi większą część ekonomicznego okresu użytkowania składnika aktywów,
- d) wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych na dzień rozpoczęcia leasingu wynosi zasadniczo prawie tyle, ile wynosi łączna wartość godziwa przedmiotu leasingu,
- e) aktywa będące przedmiotem leasingu mają na tyle specjalistyczny charakter, że tylko leasingobiorca może z nich korzystać bez dokonywania większych modyfikacji.

Płatności leasingowe dzielone są na część odsetkową i zmniejszenie zobowiązania z tytułu leasingu, tak by stopa odsetek od pozostającego zobowiązania była wielkością stałą. Koszty finansowe odnosi się bezpośrednio do rachunku zysków i strat,

chyba że można je bezpośrednio przyporządkować do odpowiednich aktywów – wówczas są one kapitalizowane. Płatności warunkowe z tytułu leasingu ujmuje się w kosztach w okresie ich ponoszenia.

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 wypływających z leasingu danego składnika aktywów. Płatności warunkowe z tytułu leasingu operacyjnego ujmuje się w kosztach w okresie ich ponoszenia.

4.10 Waluty obce

Transakcje przeprowadzane w walucie innej niż waluta funkcjonalna (waluty obce) wykazuje się po kursie waluty obowiązującym na dzień transakcji. Na dzień bilansowy aktywa i zobowiązania pieniężne denominowane w walutach obcych są przeliczane według średniego kursu NBP obowiązującego na ten dzień. Niepieniężne pozycje wyceniane w wartości godziwej i denominowane w walutach obcych wycenia się po kursie obowiązującym w dniu ustalenia wartości godziwej. Pozostałe pozycje niepieniężne wyceniane są według kosztu historycznego.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku Grupa dla potrzeb wyceny pozycji sprawozdania z sytuacji finansowej wyrażonych w walutach obcych zastosowała następujące kursy walutowe:

Waluta	31 grudnia 2015 roku	31 grudnia 2014 roku
EUR	4,2615	4,2623
CHF	3,9394	3,5447
USD	3,9011	3,5072
CZK	0,1577	0,1537
HUF	0,0136	0,0135

Na dzień 31 grudnia 2015 roku pozycje skonsolidowanego sprawozdania z całkowitych dochodów wynikające ze sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych objętych skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym zostały przeliczone według następujących kursów walutowych:

Waluta	31 grudnia 2015 roku
EUR	4,2184
CZK	0,1555
HUF	0,0135

4.11 Dotacje rządowe

Dotacje rządowe są ujmowane, jeżeli istnieje uzasadniona pewność, że dotacja zostanie uzyskana oraz spełnione zostaną wszystkie związane z nią warunki.

Grupa może otrzymywać bezzwrotne dotacje rządowe, głównie w postaci bezpośrednich lub pośrednich dotacji do projektów inwestycyjnych. Dotacje zmniejszają wartość aktywów i są ujmowane w wynik okresu, jako zmniejszenie amortyzacji, uzależnione od oczekiwanego trybu uzyskiwania korzyści ekonomicznych z danego aktywa.

Dotacje rządowe należne jako kompensata już poniesionych kosztów lub strat lub jako forma bezpośredniego wsparcia finansowego dla Grupy bez ponoszenia w przyszłości związanych z tym kosztów ujmuje się w wyniku w okresie, kiedy stają się wymagalne.

Korzyści wynikające z otrzymania pożyczki rządowej poniżej oprocentowania rynkowego, traktowane są jako dotacje i mierzone są jako różnica pomiędzy wartością otrzymanej pożyczki i wartością godziwą pożyczki ustalona z zastosowaniem odpowiedniej rynkowej stopy procentowej.

4.12 Rzeczowe aktywa trwałe

Wartość początkowa środków trwałych obejmuje ich cenę nabycia lub koszty wytworzenia, wraz z claami importowymi, nie podlegającymi 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.

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 odpisu kosztu lub wyceny składnika aktywów (innych niż grunty oraz środki trwałe w budowie) do wartości rezydualnej przy użyciu metody liniowej. Szacowane okresy użytkowania, wartości rezydualne oraz metody amortyzacji są weryfikowane na koniec każdego okresu sprawozdawczego (z prospektywnym zastosowaniem wszelkich zmian w szacunkach). Amortyzacja dotycząca aktywów trwałych rozpoczyna się w momencie rozpoczęcia ich użytkowania, zgodnie z zasadami dotyczącymi pozostałych aktywów trwałych Grupy.

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 z bilansu 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 zapas.

Środki trwałe w budowie powstające dla celów produkcyjnych, wynajmu lub administracyjnych prezentowane są w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej po koszcie wytworzenia pomniejszonym o ujęte odpisy z tytułu utraty wartości.

Na potrzeby kalkulacji amortyzacji Grupa stosuje następujące okresy ekonomicznego użytkowania dla poszczególnych grup aktywów 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 20 lat

4.13 Nieruchomości inwestycyjne

Nieruchomości inwestycyjne to nieruchomości, które Grupa traktuje jako źródło przychodów z czynszów lub utrzymuje w posiadaniu ze względu na przyrost ich wartości. W skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej wykazuje się nieruchomości inwestycyjne w aktywach trwałych jako nieruchomości inwestycyjne.

Nieruchomości inwestycyjne początkowo wycenia się według ceny nabycia lub kosztu wytworzenia. Przy początkowej wycenie uwzględnia się koszty przeprowadzonej transakcji.

Grupa jako metodę wyceny nieruchomości inwestycyjnych po początkowym ujęciu stosuje model ceny nabycia lub kosztu wytworzenia zgodnie z MSR 16.

4.14 Aktywa niematerialne

4.14.1 Nabyte 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.

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

4.15 Utrata wartości rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych

Na każdy dzień bilansowy Grupa 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 takich przesłanek, szacowana jest wartość odzyskiwalna danego składnika aktywów, w celu ustalenia potencjalnego odpisu z tego tytułu. W sytuacji, gdy nie jest możliwe oszacowanie wartości odzyskiwalnej składnika aktywów, przeprowadza się analizę wartości odzyskiwalnej dla grupy aktywów generujących przepływy pieniężne, do której należy dany składnik aktywów. Jeśli możliwe jest wskazanie wiarygodnej i jednolitej podstawy alokacji, składniki majątku trwałego Grupy alokowane są do poszczególnych jednostek generujących przepływy pieniężne lub do najmniejszych grup jednostek generujących takie przepływy, dla których można wyznaczyć wiarygodne i jednolite podstawy alokacji.

W przypadku aktywów niematerialnych o nieokreślonym okresie użytkowania oraz jeszcze nieprzyjętych do użytkowania, test utraty wartości przeprowadzany jest corocznie oraz dodatkowo wtedy, gdy występują przesłanki wskazujące na możliwość wystąpienia utraty wartości.

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 stopy dyskonta przed opodatkowaniem uwzględniającej aktualną rynkową wartość pieniądza w czasie oraz ryzyko specyficzne dla danego składnika aktywów.

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

Jeśli strata z tytułu utraty wartości ulega następnie odwróceniu, wartość netto składnika aktywów (lub jednostki generującej przepływy pieniężne) zwiększana jest do nowej oszacowanej wartości odzyskiwalnej, nie przekraczającej 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 w niezwłocznie w wynik.

4.16 Aktywa trwale klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży (APS)

Aktywa trwale 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.

Jeżeli Grupa ma zamiar dokonać sprzedaży, która spowodowałaby utratę kontroli nad jednostką zależną, wszystkie aktywa i zobowiązania tej jednostki zależnej są klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży jeżeli wszystkie wyżej wymienione kryteria są spełnione oraz niezależnie od tego czy Grupa zachowa udziały niedające kontroli po tej transakcji zbycia.

Aktywa trwale (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.

4.17 Zapasy

Zapasy wyceniane są według niższej z wartości: ceny nabycia lub kosztu wytworzenia i wartości odzyskiwalnej netto. Rozchody zapasów dokonywane są metodą FIFO. Wartość możliwą do uzyskania stanowi szacunkowa cena sprzedaży zapasów pomniejszona o wszelkie koszty niezbędne do doprowadzenia sprzedaży do skutku.

Grupa tworzy odpisy aktualizujące na zapas w przypadku występowania zapasu zbędnego lub uszkodzonego oraz w przypadku, gdy cena sprzedaży netto tego zapasu jest niższa niż jej wartość bilansowa. Odpisy aktualizujące wartość zapasów prezentowane są jako zużycie materiałów i energii.

4.18 Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności

Należności z tytułu dostaw i usług ujmuje się początkowo w wartości godziwej. W sytuacji, gdy wpływ wartości pieniądza w czasie nie jest istotny, należności z tytułu dostaw i usług, wykazywane są według wartości nominalnej wynikającej 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, z uwzględnieniem odpisów z tytułu utraty wartości. Pozostałe należności o charakterze niefinansowym wycenia się na dzień kończący okres sprawozdawczy w kwocie wymagającej zapłaty.

Odpisów z tytułu utraty wartości należności dokonuje się, gdy istnieją obiektywne dowody na to, że Grupa 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.

4.19 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Środki pieniężne i ich ekwiwalenty wykazane w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej obejmują w szczególności środki pieniężne w banku oraz lokaty krótkoterminowe o pierwotnym okresie zapadalności nieprzekraczającym trzech miesięcy.

4.20 Aktywa finansowe

Aktywa finansowe klasyfikuje się do następujących kategorii: aktywa wyceniane w wartości godziwej przez wynik (WGPW), inwestycje utrzymywane do terminu wymagalności (UTW), 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. Aktywa finansowe nabyte lub sprzedane w ramach standardowych transakcji ujmuje się i wyksięgowuje w dacie transakcji. Standardowe transakcje to transakcje nabycia lub sprzedaży aktywów finansowych wymagające dostarczenia tych aktywów w terminie ustalonym w regulacjach lub konwencjach przyjętych na rynku.

4.20.1 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.

Dywidendę z instrumentów kapitałowych DDS ujmuje się w wynik w chwili nabycia przez Grupę prawa do dywidendy.

4.20.2 Pożyczki i należności

Pożyczki i należności to niepochodne instrumenty finansowe o stałych lub możliwych do określenia płatnościach, nienotowane na aktywnym rynku. Pożyczki i należności (w tym: należności z tytułu dostaw i usług, salda bankowe i środki na rachunkach bankowych) 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.

4.20.3 Utrata wartości aktywów finansowych

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

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.

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.

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.

4.21 Pozostałe aktywa niefinansowe

Grupa 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. Do rozliczeń międzyokresowych Grupa zalicza głównie koszty przedpłaconych ubezpieczeń i czynszów.

4.22 Kapitał podstawowy

Kapitał podstawowy w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym wykazuje się w wysokości określonej w statucie i wpisanej do Krajowego Rejestru Sądowego.

4.23 Rezerwy

Rezerwy tworzone są w przypadku, kiedy na Grupie ciąży istniejący obowiązek, prawny lub zwyczajowo oczekiwany, wynikający ze zdarzeń przeszłych i gdy prawdopodobne jest, że wypełnienie tego obowiązku spowoduje konieczność wypływu środków uosabiających korzyści ekonomiczne 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 koszt 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.

4.23.1 Rezerwy na świadczenia pracownicze

Zgodnie z Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy („ZUZP”) i odpowiednimi przepisami prawa Grupa 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 / rentę. Wysokość odpraw emerytalno – rentowych i nagród jubileuszowych zależy od stażu pracy oraz średniego wynagrodzenia pracownika. Odprawy pośmiertne wypłacane są po śmierci pracownika. Grupa tworzy rezerwę na przyszłe zobowiązania z powyższych tytułów w celu przyporządkowania kosztów do okresów, których dotyczą. W skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej Grupa ujmuje wypłaty z powyższych świadczeń w wysokości 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. Ta metoda traktuje każdy okres świadczenia pracy jako dający prawo do dodatkowej części świadczenia i wycenia każdą część osobno tworząc ostateczne zobowiązanie, podlegające zdyskontowaniu. Wycena bazuje na założeniach demograficznych dotyczących wieku emerytalnego, przyszłego wzrostu płac, rotacji pracowników oraz na założeniach finansowych dotyczących przyszłych stóp procentowych.

Zyski i straty aktuarialne na świadczenia pracownicze po okresie zatrudnienia ujmowane są w całości w pozostałych całkowitych dochodach, natomiast zyski i straty aktuarialne od nagród jubileuszowych odnoszone są w koszty okresu.

Pozostałe zwiększenia i zmniejszenia stanu rezerw ujmowane są w ciężar lub na dobro kosztów operacyjnych, poza odsetkami stanowiącymi rozwinięcie dyskonta rezerw, które prezentowane są w kosztach finansowych.

4.24 Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania

Zobowiązania stanowią obecny, wynikający ze zdarzeń przeszłych obowiązek Grupy, 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.

4.25 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.

Wszelkie różnice pomiędzy otrzymaną kwotą (pomniejszoną o koszty transakcyjne) a wartością wykupu ujmuje się metodą efektywnej stopy procentowej w wyniku finansowym przez okres obowiązywania tych umów.

4.26 Instrumenty pochodne

Instrumenty pochodne ujmuje się w wartości godziwej na dzień zawarcia kontraktu, a następnie przeszacowuje do wartości godziwej na każdy dzień kończący okres sprawozdawczy. Instrumenty pochodne wykazuje się jako aktywa, gdy ich wartość jest dodatnia, i jako zobowiązania – gdy ich wartość jest ujemna, a zysk lub stratę z wyceny instrumentów ujmuje się w wyniku finansowym.

Instrumenty prezentuje się jako aktywa trwałe lub zobowiązania długoterminowe, jeśli okres pozostały do wymagalności instrumentu przekracza 12 miesięcy i nie przewiduje się, że zostanie on zrealizowany lub rozliczony w ciągu 12 miesięcy. Pozostałe instrumenty pochodne wykazuje się jako aktywa obrotowe lub zobowiązania krótkoterminowe.

4.27 Rachunkowość zabezpieczeń

Grupa stosuje rachunkowość zabezpieczeń dla zabezpieczenia przepływów środków pieniężnych. Stosowanie rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych pozwala na odnoszenie efektywnej części zabezpieczenia na kapitały, co powoduje współmierność wpływu na wynik finansowy wyceny instrumentów zabezpieczających i realizacji pozycji zabezpieczanej.

Grupa stosuje rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych w zakresie ryzyka walutowego i ryzyka stopy procentowej.

Zabezpieczenie przepływów pieniężnych to zabezpieczenie przed zagrożeniem zmiennością przepływów pieniężnych, które przypisać można konkretnemu rodzajowi ryzyka związanemu z ujętym składnikiem aktywów lub zobowiązaniem lub z wysoce prawdopodobną planowaną transakcją i które mogłoby wpływać na wynik finansowy.

Zyski lub straty wynikające ze zmiany wartości godziwej instrumentu zabezpieczającego przepływy pieniężne ujmowane są w innych całkowitych dochodach w części stanowiącej efektywne zabezpieczenie, natomiast nieefektywna część zabezpieczenia odnoszona jest do wyniku finansowego bieżącego okresu.

Część efektywna ujęta w innych całkowitych dochodach jest rozliczana w takich samych okresach, w jakich pozycja zabezpieczana wpływa na wynik finansowy.

Grupa zaprzestaje stosowania zasad rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych, jeżeli instrument zabezpieczający wygaśnie, zostanie sprzedany, rozwiązany lub zrealizowany, lub jeżeli Grupa wycofa wyznaczenie danego instrumentu jako zabezpieczenie albo, jeśli zabezpieczenie przestaje spełniać kryteria rachunkowości zabezpieczeń oraz zaprzestano oczekiwać realizacji planowanej transakcji.

4.28 Opcja sprzedaży „put” oraz opcja zakupu „call” na udziały niekontrolujące AWT

Opcja zakupu „put” na udziały niekontrolujące

W skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy, wynikający z opcji sprzedaży „put” obowiązek nabycia udziałów jednostki zależnej, które są obecnie w posiadaniu udziałów niekontrolujących, stanowi obowiązek nabycia własnych instrumentów kapitałowych i stanowi element kapitału własnego Grupy.

Opcję sprzedaży „put” Grupa ujmuje zgodnie z metodą oczekiwanego nabycia, przyjmując hipotetyczne założenie jakby przyszła transakcja miała już miejsce. W konsekwencji ujęcie księgowe wystawionej opcji sprzedaży „put” jest takie, jakby opcja została już zrealizowana. Przyjmując założenie, że transakcja sprzedaży udziałów miała już miejsce, przy zastosowaniu tej metody udziały niekontrolujące zostają wyłączone z bilansu w momencie ujęcia zobowiązania finansowego - udziały niekontrolujące będące przedmiotem kontraktu opcji sprzedaży „put” są potraktowane w taki sposób, jak gdyby zostały już zakupione pomimo, że formalnie są nadal udziałami niekontrolującymi. W skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej oraz w skonsolidowanym sprawozdaniu z całkowitych dochodów są zaprezentowane jak udziały już posiadane przez jednostkę dominującą. Zgodnie z MSSF 3, zobowiązanie z tytułu opcji sprzedaży „put” ujęte przy zastosowaniu metody oczekiwanego nabycia stanowiło na moment nabycia element zapłaty warunkowej i wpłynęło na wysokość zysku z okazjowego nabycia. Zobowiązanie z tytułu sprzedaży opcji „put” klasyfikowane jest jako zobowiązanie finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy.

Opcja zakupu „call” na udziały niekontrolujące

Opcja zakupu „call” na udziały niekontrolujące to prawo do zakupu udziałów w jednostce zależnej w przypadku wykonania opcji przez Grupę.

Powyższy instrument nie spełnia definicji instrumentu pochodnego gdyż jest zależny od zmiennej niefinansowej, która jest specyficzna dla jednostki będącej stroną kontraktu, w wyniku czego opcja zakupu „call” nie jest ujmowana w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy.

5. Zmiana zasad rachunkowości i prezentacji danych

5.1 Kapitalizacja kosztów napraw okresowych taboru

W 2015 roku Grupa dokonała redefinicji komponentów w stosowanej polityce rachunkowości, w wyniku której przeglądy okresowe taboru P3 zostały uznane za komponent naprawczy w świetle MSSF UE. Przeglądy okresowe P3 wagonów i lokomotyw mają podobny charakter do napraw okresowych P4 i P5 klasyfikowanych dotychczas przez Grupę jako komponenty remontowe.

Wykonywane w Grupie czynności utrzymaniowe dla taboru realizowane są na pięciu poziomach utrzymania, których zakres ramowy określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 roku w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. 212 poz. 1771). Szczegółowe wymagania dla tych czynności zawarte są w Dokumentacjach Systemu Utrzymania (DSU) obowiązujących dla każdego z eksploatowanych pojazdów kolejowych. Tabor kolejowy poddawany jest planowym czynnościom utrzymaniowym zgodnie z określonymi w DSU cyklami naprawczymi uwarunkowanymi dopuszczalnym czasem i/lub przebiegiem eksploatacji pojazdu. Czynności utrzymania wykonywane na poziomach od 1 do 4 nie powodują zmian konstrukcyjnych taboru. W ramach piątego - najwyższego poziomu utrzymania możliwe jest wykonanie modernizacji taboru. Czynności utrzymaniowe na najwyższych poziomach 4 i 5 pozwalają na przedłużenie użytkowania pojazdu kolejowego na kolejny okres i/lub limit kilometrów wynikający z cyklu utrzymaniowego. Warunkiem użytkowania wagonu lub lokomotywy przez cały okres pomiędzy kolejnymi czynnościami wykonanymi na poziomach P4 i P5 jest wykonanie w połowie cyklu przeglądu okresowego na poziomie P3.

Potwierdzeniem sprawności technicznej taboru po wykonanych czynnościach na 4 i 5 poziomie jest świadectwo sprawności technicznej wystawione po zakończeniu naprawy lub modernizacji. Świadectwo sprawności technicznej potwierdza możliwość eksploatacji wagonu do kolejnej naprawy na poziomie P4 lub P5, jednak warunkiem tej eksploatacji w całym okresie ważności świadectwa jest wykonanie w połowie cyklu przeglądu P3. W przypadku niewykonania przeglądu P3 w połowie cyklu naprawczego tabor traci zdolność eksploatacyjną i nie może być używany w przewozach w drugiej połowie okresu amortyzacji komponentu naprawczego wynikającego z wcześniejszej naprawy P4 lub P5. Z uwagi na ściśle powiązanie wykonania przeglądów P3 z możliwością eksploatacji pojazdów przez cały okres amortyzowania komponentów P4 i P5 zdecydowano o zmianie podejścia i przejście na rozliczanie komponentowe przeglądów P3. Dotychczas przeglądy okresowe P3 były ujmowane w wyniku finansowym w momencie poniesienia kosztów. Gdyby Grupa utrzymała dotychczasową politykę rachunkowości dane finansowe zaprezentowane w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym na dzień oraz za okres zakończony 31 grudnia 2015 roku przedstawiałyby się następująco:

- a) wynik netto byłby niższy o około 5.377 tysięcy złotych,
- b) rzeczowe aktywa trwałe byłyby niższe o około 39.701 tysięcy złotych,
- c) aktywa z tytułu podatku odroczonego byłyby wyższe o około 4.292 tysięcy złotych,
- d) kapitały własne byłyby niższe o około 33.496 tysięcy złotych,
- e) zobowiązania krótkoterminowe byłyby niższe o około 1.913 tysięcy złotych.

Zdaniem Grupy zmieniona polityka rachunkowości przedstawia rzetelniej sytuację majątkową i finansową Grupy w zakresie komponentów oraz w lepszy sposób aplikuje MSSF UE.

5.2 Ujęcie rezerw na odprawy pośmiertne

Zgodnie z obowiązującymi Zakładowymi Układami Zbiorowymi Pracy spółki Grupy są zobowiązane do wypłat odpraw pośmiertnych. Postawę wymiaru jednorazowej odprawy stanowi wynagrodzenie miesięczne pracownika. Wysokość odprawy pośmiertnej zależy od stażu pracy w spółkach Grupy.

W poprzednich okresach sprawozdawczych Grupa ujmowała w księgach rachunkowych tylko i wyłącznie wypłacone w danych okresie sprawozdawczym odprawy. Obecnie zmieniono w tym zakresie politykę rachunkowości i rozpoznano rezerwę na całość świadczenia wyliczoną według metody aktuarialnej.

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej zmieniona polityka rachunkowości przedstawia rzetelniej sytuację majątkową i finansową Grupy w zakresie zobowiązań ciężących na Grupie, w lepszy sposób aplikuje MSSF UE oraz zapewnia większą porównywalność sprawozdań z innymi jednostkami.

5.3 Zmiany prezentacyjne

Począwszy od sprawozdania finansowego za rok zakończony 31 grudnia 2015 roku Grupa zmieniła politykę rachunkowości w zakresie ujmowania kosztów odsetek od rezerw na świadczenia pracownicze i obecnie są one ujmowane w kosztach finansowych. Zgodnie z poprzednio stosowaną polityką rachunkowości koszty odsetek były prezentowane razem z kosztami bieżącego zatrudnienia w pozycji koszty świadczeń pracowniczych. MSR 19.134 wymaga aby koszty bieżącego zatrudnienia oraz koszty odsetek prezentować w rachunku zysków i strat, nie definiuje jednak konkretnych pozycji, tylko wskazuje, iż należy odnieść się do zapisów MSR 1. Koszty odsetek reprezentują wzrost w ciągu danego okresu sprawozdawczego wartości bieżącej zobowiązania z tytułu świadczeń pracowniczych, które powstało na skutek zbliżenia się terminu rozliczenia świadczenia o jeden okres. W związku z tym stanowi to typowy koszt finansowy, który winien być prezentowany w działalności finansowej a nie operacyjnej.

Dodatkowo zmieniono sposób prezentacji otrzymanych i nałożonych kar, które prezentowane były w pozostałych kosztach rodzajowych. Obecnie ujmuje się je w pozostałych kosztach i przychodach operacyjnych.

Zdaniem kierownictwa Jednostki dominującej zmieniona polityka rachunkowości w lepszy sposób aplikuje MSSF UE oraz zapewnia większą przejrzystość i porównywalność sprawozdań z innymi jednostkami.

5.4 Przekształcenie danych porównywalnych

W związku z powyższymi zmianami Grupa przekształciła dane porównawcze. Przekształcenie zostało przedstawione w poniższych tabelach. Odpowiednio przekształcono również informacje prezentowane w dodatkowych notach objaśniających do niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2014 ROKU DO 31 GRUDNIA 2014 ROKU

	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN	Kapitalizacja kosztów napraw okresowych tys. PLN	Reklasyfikacja kar i odszkodowań tys. PLN	Reklasyfikacja kosztów odsetek dyskonta rezerw na świadczenia pracownicze tys. PLN	Ujęcie rezerwy na odprawy pośmiertne tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (dane przekształcone) tys. PLN
Pozostałe przychody operacyjne	40 029	-	17 233	-	-	57 262
Razem przychody z działalności operacyjnej	4 257 102	-	17 233	-	-	4 274 335
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	367 200	15 591	-	-	-	382 791
Zużycie materiałów i energii	603 561	(9 551)	-	-	-	594 010
Usługi obce	1 319 111	(3 333)	-	-	-	1 315 778
Podatki i opłaty	41 135	(376)	-	-	-	40 759
Koszty świadczeń pracowniczych	1 744 755	(23 009)	-	(23 414)	541	1 698 873
Pozostałe koszty rodzajowe	40 341	(153)	3 767	-	-	43 955
Pozostałe koszty operacyjne	25 722	(149)	13 466	-	-	39 039
Razem koszty działalności operacyjnej	4 180 028	(20 980)	17 233	(23 414)	541	4 153 408
Zysk na działalności operacyjnej	77 074	20 980	-	23 414	(541)	120 927
Koszty finansowe	37 577	-	-	23 414	1 108	62 099
Zysk przed opodatkowaniem	74 190	20 980	-	-	(1 649)	93 521
Podatek dochodowy	12 905	2 647	-	-	(313)	15 239
ZYSK NETTO	61 285	18 333	-	-	(1 336)	78 282

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2014 ROKU DO 31 GRUDNIA 2014 ROKU (cd)

	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN	Kapitalizacja kosztów napraw okresowych tys. PLN	Reklasyfikacja kar i odszkodowań tys. PLN	Reklasyfikacja kosztów odsetek dyskonta rezerw na świadczenia pracownicze tys. PLN	Ujęcie rezerwy na odprawy pośmiertne tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (dane przekształcone) tys. PLN
ZYSK NETTO	61 285	18 333	-	-	(1 336)	78 282
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy:	(33 913)	-	-	-	3 070	(30 843)
Zyski (straty) aktuarialne programów określonych świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	(41 868)	-	-	-	3 790	(38 078)
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	7 955	-	-	-	(720)	7 235
	(36 470)	-	-	-	3 070	(33 400)
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	24 815	18 333	-	-	1 734	44 882
Zysk (strata) netto przypadający:						
Akcjonariuszom jednostki dominującej:	58 987	18 333	-	-	(1 336)	75 984
Suma całkowitych dochodów przypadających:						
Akcjonariuszom jednostki dominującej:	23 692	18 333	-	-	1 734	43 759
Zysk na akcję (w zł na jedną akcję)						
Podstawowy zysk na akcję:	1,32	0,41	-	-	(0,03)	1,70
Rozwodniony zysk na akcję:	1,32	0,41	-	-	(0,03)	1,70

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2014 ROKU

	Stan na 31/12/2014 (zbadane)	Kapitalizacja kosztów napraw okresowych	Reklasyfikacja kar i odszkodowań	Reklasyfikacja kosztów odsetek dyskonta rezerw na świadczenia pracownicze	Ujęcie rezerwy na odprawy pośmiertne	Stan na 31/12/2014 (dane przekształcone)
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
AKTYWA						
Aktywa trwałe						
Rzeczowe aktywa trwałe	4 011 542	33 064	-	-	-	4 044 606
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	88 273	(3 031)	-	-	6 333	91 575
Aktywa trwałe razem	4 218 099	30 033	-	-	6 333	4 254 465
Aktywa razem	5 643 966	30 033	-	-	6 333	5 680 332
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA						
Kapitał własny						
Pozostałe składniki kapitału własnego	(51 687)	-	-	-	3 070	(48 617)
Zyski zatrzymane	527 670	28 120	-	-	(30 069)	525 721
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 330 672	28 120	-	-	(26 999)	3 331 793
Razem kapitał własny	3 394 172	28 120	-	-	(26 999)	3 395 293
Zobowiązania długoterminowe						
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	658 217	-	-	-	29 558	687 775
Zobowiązania długoterminowe razem	1 135 856	-	-	-	29 558	1 165 414
Zobowiązania krótkoterminowe						
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	334 844	-	-	-	3 774	338 618
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	641	1 913	-	-	-	2 554
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 113 938	1 913	-	-	3 774	1 119 625
Zobowiązania razem	2 249 794	1 913	-	-	33 332	2 285 039
Pasywa razem	5 643 966	30 033	-	-	6 333	5 680 332

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ NA DZIEŃ 1 STYCZNIA 2014 ROKU

	Stan na 01/01/2014 (zbadane) tys. PLN	Kapitalizacja kosztów napraw okresowych tys. PLN	Reklasyfikacja kar i odszkodowań tys. PLN	Reklasyfikacja kosztów odsetek dyskonta rezerw na świadczenia pracownicze tys. PLN	Ujęcie rezerwy na odprawy pośmiertne tys. PLN	Stan na 01/01/2014 (dane przekształcone) tys. PLN
AKTYWA						
Aktywa trwałe						
Rzeczowe aktywa trwałe	3 855 446	12 083	-	-	-	3 867 529
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	83 185	(2 296)	-	-	6 740	87 629
Aktywa trwałe razem	4 049 895	9 787	-	-	6 740	4 066 422
Aktywa razem	5 743 616	9 787	-	-	6 740	5 760 143
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA						
Kapitał własny						
Zyski zatrzymane	603 247	9 787	-	-	(28 733)	584 301
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej	3 446 517	9 787	-	-	(28 733)	3 427 571
Razem kapitał własny	3 508 894	9 787	-	-	(28 733)	3 489 948
Zobowiązania długoterminowe						
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	592 923	-	-	-	31 456	624 379
Zobowiązania długoterminowe razem	1 166 736	-	-	-	31 456	1 198 192
Zobowiązania krótkoterminowe						
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	176 461	-	-	-	4 017	180 478
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 067 986	-	-	-	4 017	1 072 003
Zobowiązania razem	2 234 722	-	-	-	35 473	2 270 195
Pasywa razem	5 743 616	9 787	-	-	6 740	5 760 143

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPLÝWÓW PIENIĘŻNYCH ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2014 ROKU DO 31 GRUDNIA 2014 ROKU

	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN	Kapitalizacja kosztów napraw okresowych tys. PLN	Reklasyfikacja kar i odszkodowań tys. PLN	Reklasyfikacja kosztów odsetek dyskonta rezerw na świadczenia pracownicze tys. PLN	Ujęcie rezerwy na odprawy pośmiertne tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (dane przekształcone) tys. PLN
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej						
Zysk przed opodatkowaniem	74 190	20 980	-	-	(1 649)	93 521
Korekty:						
Amortyzacja aktywów trwałych	366 825	15 591	-	-	-	382 416
Pozostałe korekty	(45 025)	-	-	-	3 790	(41 235)
Zmiany w kapitale obrotowym:						
Zwiększenie / (zmniejszenie) stanu rezerw	207 326	-	-	-	(2 141)	205 185
Środki pieniężne wygenerowane na działalności operacyjnej	518 821	36 571	-	-	-	555 392
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej						
Wydatki z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych	(625 996)	(36 571)	-	-	-	(662 567)
Środki pieniężne netto wykorzystane w związku z działalnością inwestycyjną	(202 172)	(36 571)	-	-	-	(238 743)
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	165 478	-	-	-	-	165 478
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	263 700	-	-	-	-	263 700
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	429 178	-	-	-	-	429 178

6. Połączenie jednostek gospodarczych

6.1 Nabycie AWT

Dnia 28 maja 2015 roku Jednostka dominująca nabyła od Pana Zdenka Bakali oraz The Bakala Trust 80% udziałów dających taką samą ilość praw głosu Advanced World Transport B.V. z siedzibą w Amsterdamie (zwanej dalej AWT), która jest podmiotem dominującym w Grupie AWT.

Przedmiotem działalności AWT są przede wszystkim kompleksowe usługi towarowego transportu kolejowego. AWT świadczy usługi głównie na terenie Czech. W następstwie przejęcia Grupa powinna zwiększyć swą obecność na tym rynku, rozwijać nowe połączenia oraz świadczyć kompleksowe usługi logistyczne i transportowe dla nowych klientów. Oczekuje się też zmniejszenia kosztów działalności dzięki korzyściom skali.

Nabycie zostało rozliczone metodą przejęcia zgodnie z MSSF 3.

Dodatkowo Jednostka dominująca zawarła z MSE Porozumienie, opisane szczegółowo w Nocie 3.2.7 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego, na podstawie którego Jednostka dominująca została wystawcą opcji sprzedaży „put” na udziały niekontrolujące w związku z czym posiada zobowiązanie do zakupu udziałów od MSE (w przypadku, gdy MSE zrealizuje opcję sprzedaży „put”). Zgodnie z MSSF 3, zobowiązanie z tytułu opcji sprzedaży „put” ujęte przy zastosowaniu metody oczekiwanego nabycia stanowi element warunkowej zapłaty i wpływa na wysokość zysku z okazjonalnego nabycia.

Opis kluczowych założeń przyjętych do wyceny zobowiązania z tytułu opcji sprzedaży „put” został przedstawiony w Nocie 3.2.7 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Poniższe zestawienie przedstawia wartość godziwą głównych kategorii wynagrodzenia związanego z transakcją nabycia AWT:

Kategoria wynagrodzenia	Wartość godziwa na dzień nabycia
	tys. PLN
Środki pieniężne	427 300
Zapłata warunkowa	144 460
Wynagrodzenie razem	571 760

Na moment nabycia AWT wartość godziwa zobowiązania z tytułu opcji sprzedaży „put” wynosiła 144.460 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2015 roku zobowiązanie wynosi 155.198 tysięcy złotych. Różnica w wycenie w kwocie 10.738 tysięcy złotych została ujęta w kosztach finansowych.

W dalszym ciągu trwa proces analizy faktów i okoliczności, które istniały na dzień przejęcia i mogłyby wpłynąć na wycenę zidentyfikowanych aktywów i przejętych zobowiązań AWT do wartości godziwej. W przypadku pozyskania nowych informacji o faktach i okolicznościach, które mogłyby wpłynąć na ustalone na dzień transakcji wartości godziwe poszczególnych składników nabytych aktywów i przejętych zobowiązań zaprezentowanych w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym, zostanie dokonana przez Jednostkę dominującą retrospektywna korekta prowizorycznych kwot w okresie wyceny zgodnie z MSSF 3.

Prowizorycznie ustalona wartość godziwa możliwych do zidentyfikowania aktywów i zobowiązań AWT na dzień nabycia przedstawia się następująco:

AKTYWA	Wartość godziwa na dzień nabycia tys. PLN
Rzeczowe aktywa trwałe	847 136
Aktywa niematerialne	7 021
Inwestycje wyceniane metodą praw własności	4 292
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	166 902
Należności z tytułu podatku dochodowego	1 561
Zapasy	30 026
Pozostałe aktywa finansowe	4 749
Pozostałe aktywa niefinansowe	9 064
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	93 066
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	911
Razem aktywa	1 164 728

PASYWA	Wartość godziwa na dzień nabycia tys. PLN
Kredyty bankowe i pożyczki	121 501
Zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	64 926
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	114 565
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	13 511
Pozostałe rezerwy	19 909
Pozostałe zobowiązania finansowe	2 093
Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	112 253
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	6 431
Razem pasywa	455 189
Razem możliwe do zidentyfikowania aktywa netto	709 539

Wartość godziwa należności handlowych oraz pozostałych należności wynosiła 166.902 tysięcy złotych i obejmowała należności handlowe o wartości godziwej równej 159.103 tysięcy złotych. Umowna kwota brutto wymagalnych należności handlowych wynosiła 172.709 tysięcy złotych, z czego na dzień połączenia uznano za nieściągalną kwotę 13.606 tysięcy złotych.

Z uwagi na niższe wynagrodzenie od ustalonej prowizorycznie wartości godziwej przejętych aktywów i zobowiązań możliwych do zidentyfikowania, na nabyciu AWT powstał ustalony prowizorycznie zysk na okazjonalnym nabyciu w kwocie 137.779 tysięcy złotych, który został zaprezentowany w ramach pozostałych przychodów operacyjnych.

Przyczyną powstania zysku z okazjonalnego nabycia była decyzja sprzedawcy o restrukturyzacji swojego biznesu i w związku z tym konieczność sprzedaży części własnych aktywów w krótkim okresie czasu. Warto podkreślić, iż wartość nabytych aktywów netto odpowiada ich bieżącej wartości godziwej, przekazane zaś wynagrodzenie ustalone zostało w oparciu o bieżące warunki rynkowe dotyczące sektora, w którym działa nabyta jednostka.

ZYSK Z OKAZJONALNEGO NABYCIA

tys. PLN

Wynagrodzenie ogółem	571 760
Wartość godziwa możliwych do zidentyfikowania aktywów netto	709 539
Zysk z okazjonalnego nabycia	137 779

Koszty związane z transakcją nabycia wyniosły w sumie 9.054 tysięcy złotych i zostały ujęte w kategorii usług obcych w skonsolidowanym sprawozdaniu z całkowitych dochodów w kwocie 3.135 tysięcy złotych w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2015 roku oraz w kwocie 5.919 tysięcy złotych w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2014 roku.

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zawiera wyniki AWT za okres od daty nabycia do dnia 31 grudnia 2015 roku. Przychody AWT uzyskane w tym okresie wyniosły 541.419 tysięcy złotych. Grupa AWT osiągnęła w tym samym okresie zysk netto w kwocie 20.043 tysięcy złotych.

Gdyby połączenie miało miejsce 1 stycznia 2015 roku, skonsolidowane przychody Grupy za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2015 roku wyniosłyby 4.712.987 tysięcy złotych, a skonsolidowana strata netto wyniosłaby 127.200 tysięcy złotych. Oszacowane wielkości nie uwzględniają zysku na okazjnym nabyciu AWT, a jednocześnie przyjęto założenie, iż prowizorycznie ustalone kwoty korekt do wartości godziwej na dzień przejścia nie uległyby zmianom, gdyby przejście nastąpiło 1 stycznia 2015 roku.

Poniżej przedstawiono uzgodnienie transakcji nabycia AWT dla potrzeb skonsolidowanego sprawozdania z przepływów pieniężnych:

PRZEŁYWY PIENIĘŻNE ZWIĄZANE Z NABYCIEM AWT

tys. PLN

Środki pieniężne nabyte	93 066
Przekazane środki pieniężne według kursu historycznego	(419 022)
Przepływy pieniężne dla potrzeb sprawozdania z przepływów pieniężnych	(325 956)

6.2 Połączenie PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. z CARGOSPED Sp. z o.o.

W dniu 29 września 2015 roku został podpisany przez Zarządy spółek PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (obecnie PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.) oraz CARGOSPED Sp. z o.o. "Plan połączenia spółek kapitałowych: PS TRADE TRANS Sp. z o.o. i CARGOSPED Sp. z o.o."

W dniu 31 grudnia 2015 roku nastąpiło połączenie spółek PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. i CARGOSPED Sp. z o.o. w trybie art. 492 § 1 pkt 1) K.s.h., poprzez przeniesienie całego majątku spółki CARGOSPED Sp. z o.o. jako spółki przejmowanej, na spółkę PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. jako spółki przejmującej. W wyniku połączenia kapitał zakładowy spółki przejmującej (PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.) został podwyższony o 4.050 tysięcy złotych i na dzień 31 grudnia 2015 roku wynosi 20.050 tysięcy złotych. 100% udziałów w kapitale zakładowym tej spółki należy do PKP CARGO S.A.

Połączenie nie miało wpływu na Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy.

7. Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych

7.1 Produkty i usługi segmentu operacyjnego

Grupa nie wyróżnia segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiada jeden główny produkt, któremu przypisane są wszystkie istotne świadczone przez Grupę usługi. Grupa prowadzi działalność w ramach jednego głównego segmentu - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Zarząd Jednostki dominującej analizuje dane finansowe w układzie w jakim zostały zaprezentowane w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy. 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.

Przychody Grupy uzyskiwane od klientów zewnętrznych w przekroju obszarów geograficznych przedstawia Nota 7.2.

7.2 Informacje geograficzne

Grupa 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:

Głównym obszarem geograficznym działalności Grupy jest Polska, jednakże Grupa aktywnie poszerza obszar geograficzny swojej działalności, wykorzystując możliwości wynikające z liberalizacji europejskiego rynku kolejowego.

W wyniku transakcji nabycia udziałów AWT znacząco wzrósł udział Grupy PKP CARGO w rynku czeskim. W okresie zakończonym 31 grudnia 2015 roku suma przychodów osiągniętych od kontrahentów czeskich wyniosła ponad 11,4% całkowitych przychodów ze sprzedaży usług, przy 2% udziale w analogicznym okresie roku poprzedniego.

Poniżej przedstawiono przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych Grupy od klientów zewnętrznych w rozbiciu na lokalizacje:

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Polska	3 313 688	3 582 888
Czechy	494 444	88 391
Niemcy	185 693	165 853
Słowacja	76 302	89 025
Cypr	49 086	76 277
Pozostałe kraje	211 123	159 737
Razem	4 330 336	4 162 171

7.3 Informacje o wiodących klientach

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.

7.4 Struktura przychodów ze sprzedaży

W ramach prowadzonej działalności krajowego i międzynarodowego przewozu towarów oraz prowadzenia kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych Grupa wyróżnia grupy świadczonych usług zaprezentowanych w niniejszej notce. Zarząd jednostki dominującej nie dokonuje jednak oceny wyników działalności Grupy 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 Grupy.

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	3 727 552	3 791 533
Przychody z pozostałej działalności transportowej	137 363	114 976
Przychody bocznicowe i trakcyjne	235 143	159 318
Przychody przeładunkowe	44 611	42 739
Rekultywacja	78 049	-
Pozostałe przychody ⁽¹⁾	107 618	53 605
Razem	4 330 336	4 162 171

⁽¹⁾ Pozycja pozostałych przychodów za rok zakończony 31 grudnia 2015 roku obejmuje głównie przychody z tytułu wynajmu składników majątku w kwocie 33.109 tysięcy złotych, przychody z tytułu usług agencji celnych i granicznej obsługi spedycyjnej w kwocie 14.068 tysięcy złotych, przychody z tytułu sprzedaży wyrobów gotowych w kwocie 14.872 tysięcy złotych oraz przychody z tytułu napraw taboru w kwocie 15.427 tysięcy złotych.

W roku zakończonym 31 grudnia 2014 roku pozycja ta obejmowała głównie przychody z tytułu wynajmu składników majątku w kwocie 23.897 tysięcy złotych, z tytułu napraw taboru 9.242 tysięcy złotych oraz przychody z tytułu usług agencji celnych i granicznej obsługi spedycyjnej w kwocie 10.814 tysięcy złotych.

8. Koszty rodzajowe

8.1 Amortyzacja i odpisy aktualizujące

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych	447 833	365 799
Amortyzacja aktywów niematerialnych	19 778	16 617
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy aktualizujące:		
Rzeczowe aktywa trwałe	154 630	375
Wartość firmy	2 712	-
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	24 029	-
Razem amortyzacja i odpisy aktualizujące	648 982	382 791

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

8.2 Zużycie materiałów i energii

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Zużycie paliwa	188 639	207 426
Zużycie materiałów	85 980	19 048
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	415 541	385 665
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy aktualizujące wartość zapasów	6 147	(19 390)
Pozostałe	687	1 261
Razem zużycie materiałów i energii	696 994	594 010

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

8.3 Usługi Obce

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Usługi dostępu do linii zarządców infrastruktury	675 194	680 006
Usługi remontowe	29 315	25 516
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	188 211	165 402
Usługi transportowe	328 754	264 921
Usługi telekomunikacyjne	9 323	11 722
Usługi prawne, doradcze i podobne	35 223	23 843
Usługi informatyczne	53 027	54 874
Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych	27 395	28 367
Usługi przeładunkowe	20 671	18 284
Usługi bocznicowe	39 580	23 849
Pozostałe usługi ⁽¹⁾	94 467	18 994
Razem usługi obce	1 501 160	1 315 778

⁽¹⁾ Pozycja pozostałych usług obejmuje koszty AWT w wysokości 68.330 tysięcy złotych dotyczące głównie usług podwykonawczych związanych z pracami rekultywacyjnymi.

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

8.4 Koszty świadczeń pracowniczych

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Wynagrodzenia	1 089 640	1 094 347
Koszty ubezpieczeń społecznych	229 533	217 267
Koszty odpisów na ZFŚS	25 334	33 428
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	37 504	37 161
Świadczenia po okresie zatrudnienia	1 642	10 879
Program Dobrowolnych Odejść Pracowników	70 179	265 331
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	24 681	38 473
Pozostałe koszty świadczeń pracowniczych	6 251	1 987
Razem koszty świadczeń pracowniczych	1 484 764	1 698 873

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

8.5 Pozostałe koszty rodzajowe

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Podróże służbowe	31 154	24 941
Reklama i reprezentacja	10 560	8 215
Ubezpieczenia majątkowe	10 123	9 905
Pozostałe	2 017	894
Razem pozostałe koszty rodzajowe	53 854	43 955

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

9. Pozostałe przychody i koszty operacyjne

9.1 Pozostałe przychody operacyjne

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Zyski ze zbycia aktywów:		
Zysk ze sprzedaży majątku trwałego	2 142	9 550
Rozwiązane odpisy aktualizujące:		
Należności handlowe	6 260	5 602
Pozostałe (w tym odsetki od należności)	306	533
	<u>6 566</u>	<u>6 135</u>
Pozostałe przychody operacyjne:		
Zysk z okazjonalnego nabycia AWT	137 779	-
Kary i odszkodowania	23 098	17 233
Rozwiązanie rezerwy na karę UOKiK	4 399	14 362
Rozwiązanie rezerwy na pozostałe kary	-	5 548
Rozwiązanie pozostałych rezerw	9 525	-
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	1 435	2 006
Dodatnie różnice kursowe netto od należności i zobowiązań handlowych	-	213
Dotacje	1 208	68
Inne	4 513	2 147
Razem pozostałe przychody operacyjne	<u>190 665</u>	<u>57 262</u>

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

9.2 Pozostałe koszty operacyjne

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Utworzone odpisy aktualizujące:		
Należności handlowe	4 918	10 714
Pozostałe (w tym odsetki od należności)	438	364
	<u>5 356</u>	<u>11 078</u>
Pozostałe koszty operacyjne:		
Kary i odszkodowania	16 835	13 466
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	3 998	7 666
Rezerwa na kary UOKiK	12 192	-
Pozostałe rezerwy	2 920	2 573
Koszty sądowe i egzekucyjne	1 523	771
Koszty świadczeń przejazdowych dla osób nie będących pracownikami	1 932	2 213
Odsetki od zobowiązań handlowych i pozostałych	289	582
Ujemne różnice kursowe netto od należności i zobowiązań handlowych	1 611	-
Pozostałe	1 561	690
Razem pozostałe koszty operacyjne	<u>48 217</u>	<u>39 039</u>

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

10. Przychody finansowe

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Przychody odsetkowe:		
Lokaty i rachunki bankowe	4 452	19 439
Wadia i zabezpieczenia	202	274
Udzielone pożyczki	465	26
Pozostałe (w tym odsetki od rozrachunków publiczno-prawnych)	4 406	12 919
	<u>9 525</u>	<u>32 658</u>
Przychody z tytułu dywidend uzyskane z udziałów i akcji	27	-
Razem przychody odsetkowe i dywidendy	<u>9 552</u>	<u>32 658</u>
Pozostałe przychody finansowe		
Zyski z udziałów i akcji:		
Zyski ze sprzedaży udziałów i akcji	199	-
Rozwiązane odpisy aktualizujące na udziały i akcje	47	-
Pozostałe przychody finansowe:		
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	4 922	-
Inne przychody finansowe	3	1 154
Razem przychody finansowe	<u>14 723</u>	<u>33 812</u>

11. Koszty finansowe

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Koszty odsetkowe:		
Odsetki od kredytów i kredytów	14 090	6 675
Odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego	9 634	11 840
Odsetki od zobowiązań długoterminowych	5 193	7 679
Odsetki od wadów i gwarancji	300	455
Pozostałe (w tym odsetki od rozrachunków publiczno-prawnych)	1 510	733
Razem koszty odsetkowe	30 727	27 382
Pozostałe koszty finansowe		
Straty z udziałów i akcji:		
Utworzone odpisy aktualizujące na udziały i akcje	13	9
Straty z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w wartości godziwej przez wynik finansowy, w tym:	10 115	2 857
<i>Wycena zobowiązania z tytułu opcji "put" na udziały niedające kontroli</i>	10 738	-
<i>Wycena forwardów walutowych</i>	(623)	2 857
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	18 923	24 522
Pozostałe koszty finansowe:		
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	6 060
Inne	5 289	1 269
Razem koszty finansowe	65 067	62 099

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

12. Podatek dochodowy

12.1 Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Bieżący podatek dochodowy:		
Bieżące obciążenie podatkowe	5 204	10 949
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	15	650
	5 219	11 599
Odroczony podatek dochodowy:		
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	(24 782)	3 640
	(19 563)	15 239

Bieżące obciążenie podatkowe jest obliczane na podstawie obowiązujących przepisów podatkowych. Zastosowanie tych przepisów różnicuje zysk / (stratę) podatkową od księgowego zysku (straty) / netto, w związku z wyłączeniem przychodów niepodlegających opodatkowaniu i kosztów nie stanowiących 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.

Uzgodnienie wyniku podatkowego do wyniku księgowego kształtuje się następująco:

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Zysk przed opodatkowaniem	11 848	93 521
Koszt podatku dochodowego wg stawki 19%	2 251	17 769
Efekt podatkowy przychodów niebędących przychodami według przepisów podatkowych, w tym:	(32 193)	(8 946)
Rozwiązanie niepodatkowych rezerw i odpisów aktualizujących	(4 059)	(5 472)
Zysk z okazjonalnego nabycia AWT	(26 178)	-
Pozostałe	(1 956)	(3 474)
Efekt podatkowy kosztów niestanowiących kosztów uzyskania przychodów (NKUP) według przepisów podatkowych, w tym:	15 469	11 787
PFRON	4 375	4 304
Utworzenie niepodatkowych rezerw i odpisów aktualizujących	3 859	1 325
Trwałe różnice w kosztach związanych z rzeczowymi aktywami trwałymi	840	912
Koszty reprezentacji	465	826
Kary i odszkodowania	1 606	2 178
Wycena opcji „put” na udziały niedające kontroli	2 040	-
Pozostałe	2 284	2 242
Efekt strat podatkowych niewykorzystanych / (odliczonych) w okresie	(1 963)	(1 599)
Efekt zawiązania / (rozwiązania) odpisu na aktywo z tytułu strat podatkowych	(3 183)	-
Wykorzystanie ulgi podatkowej na nabycie nowych technologii ⁽¹⁾	-	(8 265)
Pozostałe	41	3 843
	(19 578)	14 589
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	15	650
Podatek dochodowy ujęty w wynik	(19 563)	15 239

⁽¹⁾ W 2014 roku jednostka dominująca skorzystała z możliwości odliczenia od podstawy opodatkowania poniesionych wydatków w związku z nabyciem nowej technologii w rozumieniu art. 18b ust. 2 ustawy o CIT za lata 2008-2012.

Obowiązująca w Polsce stawka podatku dochodowego od osób prawnych w latach 2014 - 2015 wynosiła 19%.

W przypadku spółek z Grupy AWT stawki podatkowe wynosiły: 19% w Czechach, 10% na Węgrzech, 25% w Holandii. Wpływ różnych stawek podatkowych nieistotnie wpływa na efektywną stopę podatkową.

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Od dnia 1 stycznia 2015 roku Grupa funkcjonuje w ramach podatkowej grupy kapitałowej, o której mowa w art. 1a Ustawy z dnia 15 lutego 1992 roku o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. 2014 r. poz. 851 tj. ze zm.), pod nazwą: PKP CARGO LOGISTICS - Podatkowa Grupa Kapitałowa (zwanej dalej PGK). PGK powstała poprzez zawarcie umowy w formie aktu notarialnego w dniu 29 września 2014 roku. W skład PGK wchodzi PKP CARGO S.A jako spółka reprezentująca, PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz CARGOTOR Sp. z o.o.

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 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.

Przebiegły pomiędzy spółkami należącymi do PGK są realizowane w ciągu roku, w terminach poprzedzających wpłatę zaliczek na podatek dochodowy.

Spółki tworzące PGK 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 PGK i utratę przez nią statusu podatnika

Z uwagi na fakt, iż PGK nie osiągnęła zakładanej rentowności na poziomie 3% na dzień 31 grudnia 2015 roku, z ostatnim dniem miesiąca, w którym zostanie złożona deklaracja za 2015 rok, drugi rok PGK zostanie zakończony, a tym samym PGK przestanie istnieć.

12.2 Podatek dochodowy ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Podatek odroczony		
Podatek dochodowy od przeszacowania wartości godziwej instrumentów finansowych wyznaczonych jako zabezpieczenie przepływów pieniężnych	641	(600)
Podatek odroczony od zysków i strat aktuarialnych świadczeń po okresie zatrudnienia	10 111	(7 235)
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach ⁽¹⁾	4 790	-
Podatek dochodowy ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	15 542	(7 835)

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

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

12.3 Należności i zobowiązania z tytułu podatku dochodowego

	Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*)
	tys. PLN	tys. PLN
Należności z tytułu podatku dochodowego	2 748	3 053
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	3 494	2 554

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

12.4 Saldo aktywów i rezerw z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Stan aktywów i rezerw z tytułu odroczonego podatku dochodowego został zaprezentowany w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej w następujący sposób:

	Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*)
	tys. PLN	tys. PLN
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	104 587	91 575
Rezerwy z tytułu odroczonego podatku dochodowego	(118 353)	(2 328)
Razem	(13 766)	89 247

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

12.4.1 Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego

Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)	Stan na	Nabycie AWT	Ujęte w wynik	Ujęte w	Różnice kursowe	Stan na
	01/01/2015 (przekształcone*)					
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	całkowitych	podatku odroczonego	(zbadane)
				dochodach	ujęte w pozostałych	
				tys. PLN	całkowitych	
					dochodach	
					tys. PLN	tys. PLN
Różnice przejściowe dotyczące składników (rezerw) / aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego:						
Rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	(139 061)	(120 410)	79 488	-	(5 163)	(185 146)
Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych - odpisy aktualizujące	3 364	-	(3 364)	-	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	-	-	4 608	-	-	4 608
Zobowiązania długoterminowe	(1 575)	-	1 032	-	-	(543)
Zapasy	(1 177)	219	1 414	-	10	466
Należności - odpisy aktualizujące	6 249	651	(71)	-	27	6 856
Naliczone odsetki dotyczące aktywów	(608)	-	451	-	-	(157)
Naliczone odsetki dotyczące zobowiązań	-	-	(6)	-	-	(6)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	194 428	2 737	(53 375)	(10 111)	121	133 800
Pozostałe rezerwy	2 465	3 468	(1 426)	-	145	4 652
Rozliczenia międzyokresowe kosztów	5 982	-	1 283	-	-	7 265
Rozliczenia międzyokresowe przychodów	(5 454)	-	723	-	-	(4 731)
Niewypłacone świadczenia pracownicze	8 244	89	(1 148)	-	3	7 188
Ujemne różnice kursowe	6 974	-	(5 405)	-	-	1 569
Dodatnie różnice kursowe	6	-	7	-	-	13
Wycena instrumentów pochodnych	2 670	383	(1 981)	(641)	19	450
Pozostałe	-	-	858	-	-	858
	82 507	(112 863)	23 088	(10 752)	(4 838)	(22 858)
Niewykorzystane straty podatkowe						
Straty podatkowe ⁽¹⁾	6 740	610	1 694	-	48	9 092
Razem aktywa (rezerwy) z tytułu odroczonego podatku dochodowego	89 247	(112 253)	24 782	(10 752)	(4 790)	(13 766)

⁽¹⁾ Na dzień 31 grudnia 2015 roku aktywo z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych do wykorzystania w przyszłych okresach reprezentuje stratę spółek zależnych nienależących do PGK w kwocie 47.847 tysięcy złotych.

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

12.4.1 Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego (cd.)

Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*)	Stan na 01/01/2014 (przekształcone*) tys. PLN	Ujęte w wynik tys. PLN	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Różnice przejściowe dotyczące składników (rezerw) / aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego:				
Rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	(155 333)	16 272	-	(139 061)
Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych - odpisy aktualizujące	-	3 364	-	3 364
Zobowiązania długoterminowe	(3 031)	1 456	-	(1 575)
Zapasy	4 364	(5 541)	-	(1 177)
Należności - odpisy aktualizujące	9 042	(2 793)	-	6 249
Naliczone odsetki dotyczące aktywów	(2 373)	1 765	-	(608)
Naliczone odsetki dotyczące zobowiązań	1	(1)	-	-
Rezerwy na świadczenia pracownicze	171 931	15 262	7 235	194 428
Pozostałe rezerwy	4 381	(1 916)	-	2 465
Rozliczenia międzyokresowe kosztów	5 654	328	-	5 982
Rozliczenia międzyokresowe przychodów	(2 665)	(2 789)	-	(5 454)
Niewypłacone świadczenia pracownicze	9 048	(804)	-	8 244
Ujemne różnice kursowe	9 354	(2 380)	-	6 974
Dodatnie różnice kursowe	(6)	12	-	6
Pozostałe (w tym instrumenty pochodne)	1 754	316	600	2 670
	52 121	22 551	7 835	82 507
Niewykorzystane straty podatkowe				
Straty podatkowe ⁽¹⁾	32 931	(26 191)	-	6 740
Razem aktywa (rezerwy) z tytułu odroczonego podatku dochodowego	85 052	(3 640)	7 835	89 247

⁽¹⁾ Na dzień 31 grudnia 2014 roku aktywo z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych do wykorzystania w przyszłych okresach reprezentowało stratę Jednostki dominującej w kwocie 25.975 tysięcy złotych oraz stratę podatkową spółek zależnych w wysokości 9.503 tysięcy złotych.

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

12.5 Straty podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
--	--	--

Na dzień bilansowy nie zostały wykazane następujące aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego:

- Niewykorzystane straty podatkowe ⁽¹⁾	75 562	12 960
---	--------	--------

⁽¹⁾ Kwota strat podatkowych nieujętych w kalkulacji aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego na dzień 31 grudnia 2015 roku reprezentuje straty spółek Grupy AWT w wysokości 73.122 tysięcy złotych, które głównie powstały przed dniem objęcia kontroli (AWT B.V. w wysokości 61.252 tysięcy złotych, AWT Rail HU Zrt. w wysokości 11.870 tysięcy złotych) oraz stratę CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o. w kwocie 2.440 tysięcy złotych. Natomiast na dzień 31 grudnia 2014 roku kwota strat podatkowych nieujętych w kalkulacji aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego reprezentowała straty spółek PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w wysokości 8.737 tysięcy złotych, PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o. w wysokości 1.861 tysięcy złotych oraz CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o. w wysokości 2.362 tysięcy złotych.

13. Rzeczowe aktywa trwałe

Wartości bilansowe	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Grunty	152 572	139 876
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	597 070	504 665
Urządzenia techniczne i maszyny	146 749	120 825
Środki transportu	3 784 969	3 253 259
Inne środki trwałe	10 558	7 757
Środki trwałe w budowie	27 830	18 224
	4 719 748	4 044 606

w tym w leasingu finansowym	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Urządzenia techniczne i maszyny	12 427	6 138
Środki transportu	346 493	324 810
	358 920	330 948

Środki trwałe w budowie	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Wartość brutto		
Stan na początek okresu	20 024	31 996
Zwiększenia	463 886	583 261
Nabycie AWT	2 768	-
Dotacje do rzeczowych aktywów trwałych	(6 544)	(13 999)
Zmniejszenia - przekazanie na środki trwałe	(449 902)	(580 870)
Zmniejszenia - zaniechanie inwestycji	(79)	(364)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	179	-
Stan na koniec okresu	30 332	20 024
 Skumulowana utrata wartości		
Stan na początek okresu	1 800	1 800
Zwiększenia	702	-
Zmniejszenia	-	-
Stan na koniec okresu	2 502	1 800
 Wartość netto		
Stan na koniec okresu	27 830	18 224

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

13. Rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

Rok zakończony 31 grudnia 2014 (przekształcone*)	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej		Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
	Grunty tys. PLN	tys. PLN				
Wartość brutto						
Stan na 1 stycznia 2014 roku (przekształcone*)	142 430	600 987	290 583	4 250 325	31 926	5 316 251
<i>Zwiększenia:</i>						
Nabycie	-	27 278	21 610	527 655	1 587	578 130
Leasing finansowy	-	-	275	2 465	-	2 740
Pozostałe	-	194	347	3	-	544
<i>Zmniejszenia</i>						
Sprzedaż	(1 863)	(8 267)	(1 191)	(1 931)	(48)	(13 300)
Likwidacja	-	(9 602)	(1 785)	(212 470)	(162)	(224 019)
Pozostałe	-	-	(397)	(639)	(399)	(1 435)
Stan na 31 grudnia 2014 roku (przekształcone*)	140 567	610 590	309 442	4 565 408	32 904	5 658 911
Skumulowane umorzenie						
Stan na 1 stycznia 2014 roku (przekształcone*)	-	84 519	156 222	1 204 195	21 991	1 466 927
<i>Zwiększenia</i>						
Koszty amortyzacji	-	23 480	33 344	305 277	3 698	365 799
Pozostałe	-	-	130	-	-	130
<i>Zmniejszenia</i>						
Sprzedaż	-	(4 194)	(153)	(1 724)	(20)	(6 091)
Likwidacja	-	(911)	(846)	(195 187)	(158)	(197 102)
Pozostałe	-	-	(106)	(412)	(372)	(890)
Stan na 31 grudnia 2014 roku (przekształcone*)	-	102 894	188 591	1 312 149	25 139	1 628 773
Skumulowana utrata wartości						
Stan na 1 stycznia 2014 roku (przekształcone*)	691	11 300	-	-	-	11 991
<i>Zwiększenia</i>						
Ujęcie odpisu	-	341	26	-	8	375
<i>Zmniejszenia</i>						
Wykorzystanie odpisu	-	(8 610)	-	-	-	(8 610)
Stan na 31 grudnia 2014 roku (przekształcone*)	691	3 031	26	-	8	3 756
Wartość netto						
Stan na 31 grudnia 2014 roku (przekształcone*)	139 876	504 665	120 825	3 253 259	7 757	4 026 382

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

13. Rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

Rok zakończony 31 grudnia 2015 (zbadane)	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej					Razem tys. PLN
	Grunty tys. PLN	tys. PLN	Urządzenia techniczne i maszyny tys. PLN	Środki transportu tys. PLN	Inne środki trwałe tys. PLN	
Wartość brutto						
Stan na 1 stycznia 2015 roku (przekształcone*)	140 567	610 590	309 442	4 565 408	32 904	5 658 911
<i>Zwiększenia:</i>						
Nabycie	78	26 194	18 517	389 923	5 417	440 129
Nabycie AWT	13 866	101 062	32 105	695 862	1 473	844 368
Leasing finansowy	-	-	4 471	5 301	-	9 772
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	640	4 064	1 431	31 138	65	37 338
Pozostałe	-	131	39	595	35	800
<i>Zmniejszenia</i>						
Sprzedaż	(11)	(697)	(197)	(3 062)	(169)	(4 136)
Likwidacja	-	(91)	(2 904)	(151 306)	(441)	(154 742)
Przeklasyfikowanie do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	(1 817)	(5 830)	-	(91 969)	-	(99 616)
Pozostałe	-	-	-	(279)	(1)	(280)
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	153 323	735 423	362 904	5 441 611	39 283	6 732 544
Skumulowane umorzenie						
Stan na 1 stycznia 2015 roku (przekształcone*)	-	102 894	188 591	1 312 149	25 139	1 628 773
<i>Zwiększenia</i>						
Koszty amortyzacji	-	28 431	29 669	385 647	4 085	447 832
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	-	34	40	369	3	446
Pozostałe	-	-	128	28	-	156
<i>Zmniejszenia</i>						
Sprzedaż	-	(114)	(79)	(921)	(168)	(1 282)
Likwidacja	-	(54)	(2 511)	(144 900)	(341)	(147 806)
Przeklasyfikowanie do aktywów przeznaczonych do sprzedaży	-	(1 647)	-	(43 300)	-	(44 947)
Pozostałe	-	-	-	(229)	(1)	(230)
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	-	129 544	215 838	1 508 843	28 717	1 882 942
Skumulowana utrata wartości						
Stan na 1 stycznia 2015 roku (przekształcone*)	691	3 031	26	-	8	3 756
<i>Zwiększenia</i>						
Ujęcie odpisu	60	5 778	291	147 799	-	153 928
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	751	8 809	317	147 799	8	157 684
Wartość netto						
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	152 572	597 070	146 749	3 784 969	10 558	4 691 918

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Poniżej przedstawiono wartość rzeczowych aktywów trwałych w podziale na obszary geograficzne:

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Polska	3 857 312	4 044 606
Czechy	862 087	-
Węgry	349	-
Razem	4 719 748	4 044 606

13.1 Utrata wartości rzeczowych aktywów trwałych

Na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku odpis aktualizujący wartość rzeczowych aktywów trwałych wynosił odpowiednio 160.186 tysięcy złotych i 5.556 tysięcy złotych.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2015 roku Grupa utworzyła odpis z tytułu trwałej utraty wartości rzeczowych aktywów trwałych w kwocie 154.630 tysięcy złotych. Wzrost odpisu o 147.799 tysięcy złotych spowodowany był korektą wartości rezydualnej taboru bez ważnych świadectw technicznych, co szerzej opisano w Nocie 3.2.2 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego. Pozostałe zwiększenia odpisu dotyczyły głównie indywidualnych składników środków trwałych zlokalizowanych w dzierżawionych obiektach, które utraciły swoją przydatność w prowadzonej przez Grupę działalności.

13.2 Aktywa Grupy zabezpieczające zobowiązania

Na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku Grupa posiadała aktywa, które stanowiły zabezpieczenie spłaty umów kredytowych. Kwoty ustanowionych zabezpieczeń ograniczone są do wysokości zobowiązania kredytowego aktualnego na dzień bilansowy. Szczegółowe informacje na temat tych aktywów, stanowiących zabezpieczenie spłaty zobowiązań kredytowych przedstawiono w Nocie 27.1 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

13.3 Dotacje do rzeczowych aktywów trwałych

W ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” Jednostka dominująca realizuje z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) dwie umowy o dofinansowanie prowadzonych prac inwestycyjnych.

Pierwsza umowa zawarta 15 października 2012 roku dotyczy budowy i wyposażenia kolejowego terminala intermodalnego na stacji Poznań Franowo. W ramach niniejszej umowy Jednostka dominująca do dnia 31 grudnia 2015 roku otrzymała dofinansowanie w łącznej wysokości 8.740 tysięcy złotych.

Dруга umowa, zawarta 24 października 2013 roku dotyczy zakupu i dostawy nowobudowanych wagonów serii Sgrrs. W ramach niniejszej umowy Jednostka dominująca do dnia 31 grudnia 2015 roku otrzymała dofinansowanie w łącznej wysokości 23.541 tysięcy złotych.

W przypadku obu umów wartość przyznanych dotacji rządowych została uwzględniona jako pomniejszenie wartości początkowej rzeczowych aktywów trwałych będących przedmiotem dofinansowania.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku nie wystąpiły niespełnione warunki związane z pomocą rządową.

14. Aktywa niematerialne

Wartości bilansowe	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Licencje	45 835	29 633
Inne aktywa niematerialne	2 693	2 326
Aktywa niematerialne w budowie	17 909	26 309
	66 437	58 268

Rok zakończony 31 grudnia 2014 (zbadane)	Licencje - oprogramowanie komputerowe tys. PLN	Inne aktywa niematerialne tys. PLN	Aktywa niematerialne w budowie tys. PLN	Razem tys. PLN
Wartość brutto				
Stan na 1 stycznia 2014 roku (zbadane)	105 891	6 877	27 942	140 710
Zwiększenia - nabycie	-	-	13 472	13 472
Oddanie aktywów niematerialnych w budowie do użytkowania	15 006	99	(15 105)	-
Inne	19	(42)	-	(23)
Stan na 31 grudnia 2014 roku (zbadane)	120 916	6 934	26 309	154 159
Skumulowane umorzenie				
Stan na 1 stycznia 2014 roku (zbadane)	76 077	3 238	-	79 315
Koszty amortyzacji	15 206	1 411	-	16 617
Inne	-	(41)	-	(41)
Stan na 31 grudnia 2014 roku (zbadane)	91 283	4 608	-	95 891
Wartość netto				
Stan na 31 grudnia 2014 roku (zbadane)	29 633	2 326	26 309	58 268

Rok zakończony 31 grudnia 2015 (zbadane)	Licencje - oprogramowanie komputerowe tys. PLN	Inne aktywa niematerialne tys. PLN	Aktywa niematerialne w budowie tys. PLN	Razem tys. PLN
Wartość brutto				
Stan na 1 stycznia 2015 roku (zbadane)	120 916	6 934	26 309	154 159
Zwiększenia - nabycie	-	-	20 674	20 674
Nabycie AWT	2 596	3 704	721	7 021
Oddanie aktywów niematerialnych w budowie do użytkowania	29 827	-	(29 827)	-
Inne	(19)	-	-	(19)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	100	158	32	290
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	153 420	10 796	17 909	182 125
Skumulowane umorzenie				
Stan na 1 stycznia 2015 roku (zbadane)	91 283	4 608	-	95 891
Koszty amortyzacji	16 303	3 475	-	19 778
Inne	(10)	-	-	(10)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	9	20	-	29
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	107 585	8 103	-	115 688
Wartość netto				
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	45 835	2 693	17 909	66 437

Na dzień 31 grudnia 2015 roku na podstawie przeprowadzonej analizy utraty wartości nie stwierdzono konieczności rozpoznania odpisu aktualizującego wartość aktywów niematerialnych w budowie.

15. Jednostki zależne

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku przedstawiają się następująco:

L.p.	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Grupę	
				Stan na 31/12/2015	Stan na 31/12/2014
1	CARGOSPED Sp. z o.o. ⁽⁴⁾	Obsługa spedycyjna w zakresie przewozów kruszywa oraz przewozów intermodalnych zarówno krajowych jak i międzynarodowych	Warszawa	-	100,0%
2	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%
3	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%
4	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	Działalność w zakresie kompleksowej obsługi bocznic	Warszawa	100,0%	100,0%
5	PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. ^{(1), (4)}	Obsługa spedycyjna	Warszawa	100,0%	55,6%
6	PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Warszawa	100,0%	100,0%
7	PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. ⁽³⁾	Działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów oraz odzysk surowców	Warszawa	100,0%	100,0%
8	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%
9	CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.	Przeładunek towarów, skład celny	Braniewo	100,0%	100,0%
10	Advanced World Transport B.V. ⁽²⁾	Działalność holdingowa i finansowa	Amsterdam	80,0%	-
11	Advanced World Transport a.s. ⁽²⁾	Świadczenie kompleksowych usług: przewozy kolejowe, spedycja kolejowa, obsługa bocznicowa, naprawy taboru	Ostrawa	80,0%	-
12	AWT ROSCO a.s. ⁽²⁾	Zarządzanie taborem, wynajem taboru	Ostrawa	80,0%	-
13	AWT Čechofracht a.s. ⁽²⁾	Spedycja kolejowa oraz obsługa celna	Praga	80,0%	-
14	AWT Rekultivace a.s. ⁽²⁾	Świadczenie kompleksowych usług: rekultywacja terenu, usługi budowlane, gospodarowanie odpadami, projektowanie zagospodarowania przestrzennego	Hawierzów-Sucha Średnia	80,0%	-
15	AWT Rail HU Zrt. ⁽²⁾	Świadczenie kompleksowych usług: Przewozy kolejowe, spedycja kolejowa, obsługa bocznicowa	Budapeszt	80,0%	-
16	AWT Coal Logistics s.r.o. ⁽²⁾	Spedycja kolejowa	Praga	80,0%	-

⁽¹⁾ Dnia 5 lutego 2015 roku Jednostka dominująca nabyła od Trade Trans Invest a.s. 44,44% udziałów spółki PS TRADE TRANS Sp. z o.o. Cena nabycia udziałów wyniosła 40.451 tysięcy złotych. W dniu 30 października 2015 roku w KRS została zarejestrowana zmiana brzmienia firmy (nazwy) spółki PS TRADE TRANS Sp. z o.o na PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Na dzień 31 grudnia 2015 roku Jednostka dominująca posiada 100% udziałów w spółce PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

⁽²⁾ Dnia 28 maja 2015 roku Jednostka dominująca nabyła od Pana Zdenka Bakali oraz The Bakala Trust 80% udziałów w kapitale zakładowym spółki Advanced World Transport B.V. (zwanej dalej AWT B.V.) z siedzibą w Amsterdamie. AWT B.V. jest podmiotem dominującym w Grupie AWT, w skład której na moment przejęcia wchodziło:

- a) 8 spółek zależnych - bezpośrednio kontrolowanych przez AWT B.V.,
 - b) 7 spółek pośrednio kontrolowanych przez AWT B.V.,
 - c) 1 spółka współkontrolowana przez spółkę zależną AWT B.V.,
 - d) 2 spółki, w których spółki zależne od AWT B.V. posiadają mniejszościowy udział w kapitale zakładowym.
- Przedmiotem działalności Grupy AWT są przede wszystkim kompleksowe usługi towarowego transportu kolejowego.

Cena nabycia udziałów wyniosła 427.300 tysięcy złotych.

Jednocześnie na podstawie Umowy Wspólników Jednostka dominująca zawarła z udziałowcem mniejszościowym AWT B.V. porozumienie dotyczące opcji kupna (call) oraz opcji sprzedaży (put) pakietu mniejszościowego udziałów w AWT B.V. W wyniku ujęcia zobowiązania z tytułu opcji „put” metodą oczekiwanego nabycia w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej Grupy nie zostały rozpoznane udziały niekontrolujące. Szczegółowe informacje zostały zawarte w Notach 3.2.7 oraz 6 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

⁽³⁾ Z dniem 1 kwietnia 2015 roku spółka PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. zawiesiła prowadzenie działalności gospodarczej na okres 9 miesięcy, tj. do końca 2015 roku, jednakże z dniem 1 lipca 2015 roku została ona wznowiona.

⁽⁴⁾ Transakcję połączenia PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. i CARGOSPED Sp. z o.o. opisano w nocie 6.2 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Szczegółowe informacje na temat pozostałych jednostek zależnych wchodzących w skład Grupy na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku przedstawiają się następująco:

	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Grupę	
				Stan na 31/12/2015	Stan na 31/12/2014
17	PKP CARGO International a.s. w likwidacji ⁽¹⁾	Spedycja poza granicami Polski	Bratysława	-	51,0%
18	ONECARGO Sp. z o.o. ⁽²⁾	Transport kolejowy towarów	Warszawa	100,0%	-
19	ONECARGO CONNECT Sp. z o.o. ⁽²⁾	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy	Warszawa	100,0%	-
20	Trade Trans Karya Sp. z o.o.	Przeładunek towarów, skład celny	Lublin	100,0%	55,6%
21	Transgaz S.A.	Agencja transportowa	Zalesie k. Małaszewicz	64,0%	35,6%
22	Trade Trans Finance Sp. z o.o.	Obsługa finansowo-księgową	Warszawa	100,0%	55,6%
23	PPHU "Ukpol" Sp. z o.o.	Przeładunek, usługi handlowe	Werchrata	100,0%	55,6%
24	AWT Rail SK a. s.	Przewozy kolejowe, spedycja kolejowa	Bratysława	80,0%	-
25	AWT Rail PL Sp.z o.o. ⁽³⁾	Spedycja kolejowa	Rybnik	80,0%	-
26	AWT DLT s.r.o.	Usługi bocznicowe	Kladno	80,0%	-
27	XZD a.s. w likwidacji ⁽⁴⁾	Spedycja kolejowa	Bratysława	-	-
28	G.I.B. s.r.o. w likwidacji	Spedycja kolejowa	Praga	80,0%	-
29	AWT Trading s.r.o.	Handel produktami przeznaczonymi dla wojska	Pietwałd	80,0%	-
30	AWT Rekultivace PL Sp. z o.o.	Świadczenie kompleksowych usług: rekultywacja terenu, usługi budowlane, gospodarowanie odpadami, projektowanie zagospodarowania przestrzennego	Cieszyn	80,0%	-
31	Spedrapid Sp. z o.o.	Spedycja kolejowa	Gdynia	52,8%	-
32	RND s.r.o.	Spedycja kolejowa, monitoring przewozów	Ołomuniec	40,8%	-

⁽¹⁾ Dnia 5 lutego 2015 roku Jednostka dominująca nabyła od Rail Cargo Spedition a.s. 49% udziałów spółki PKP CARGO International a.s. w likwidacji. Cena nabycia udziałów wyniosła 1.619 tysięcy złotych, w wyniku czego Jednostka dominująca stała się jedynym akcjonariuszem w PKP CARGO International a.s. w likwidacji. W dniu 29 lipca 2015 roku Walne Zgromadzenie PKP CARGO International a.s. w likwidacji podjęło uchwałę o podziale masy likwidacyjnej skutkującej wypłatą majątku dla jedynego Akcjonariusza - PKP CARGO S.A. Wypłata masy likwidacyjnej nastąpiła w dniu 5 sierpnia 2015 roku. W dniu 26 listopada 2015 roku spółka PKP CARGO International a.s. w likwidacji została wykreślona ze słowackiego rejestru handlowego.

⁽²⁾ W marcu 2015 roku zostały zarejestrowane dwie spółki, w których Jednostka dominująca posiada 100% udziałów w kapitale zakładowym tych spółek. Są to:

- ONECARGO Sp. z o.o.
- ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.

⁽³⁾ 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 oczekuje na rejestrację w sądzie.

⁽⁴⁾ W dniu 5 listopada 2015 roku spółka AWT Čechofracht a.s. sprzedała na rzecz kancelarii prawnej Ecker Khan 80% akcji spółki XZD a.s. w likwidacji, natomiast pozostałe 20% akcji zostały sprzedane z dniem 1 grudnia 2015 roku. Na dzień 31 grudnia 2015 roku spółka AWT Čechofracht a.s. nie posiada już udziałów w spółce XZD a.s. w likwidacji.

Pozostałe zmiany procentowej wielkości posiadanych przez Grupę udziałów są efektem zawarcia przez Jednostkę dominującą transakcji nabycia udziałów spółki PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (obecnie PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.) i Advanced World Transport B.V. opisanych w ramach niniejszej Noty.

16. Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane)
	tys. PLN	tys. PLN
Stan na początek okresu obrotowego	35 246	38 214
Nabycie akcji / udziałów	1 619	305
Sprzedaż udziałów	(135)	-
Udział w zyskach / (stratach) inwestycji wycenianych metodą praw własności ⁽¹⁾	4 416	881
Zmiany kapitału własnego z tytułu wypłaty dywidendy	(2 185)	(1 052)
Wpływ masy likwidacyjnej ze spółek wycenianych metodą praw własności	(3 509)	-
Ujęcie konsolidacją metodą pełną spółek dotychczas wycenianych metodą praw własności	-	(3 102)
Ujęcie spółek wycenianych metodą praw własności w ramach nabycia AWT	4 292	-
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	87	-
Stan na koniec okresu obrotowego	39 831	35 246

¹⁾ Na dzień 31 grudnia 2015 roku pozycja ta zawiera kwotę 1.890 tysięcy złotych rozwiązanego odpisu aktualizującego wartość inwestycji wycenianych metodą praw własności.

	Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Stan na 31/12/2014 (zbadane)
	tys. PLN	tys. PLN
Aktywa razem	163 936	168 096
Zobowiązania razem	54 314	58 792
Aktywa netto ⁽¹⁾	109 622	109 304
Udziały Grupy w aktywach netto jednostek wycenianych metodą praw własności	53 767	31 784
Przychody ogółem	234 993	316 583
Zysk ogółem za okres obrotowy	4 419	4 528
Udziały Grupy w zysku jednostek wycenianych MPW	2 526	1 751
Udziały Grupy w całkowitych dochodach jednostek wycenianych MPW	2 526	1 751

⁽¹⁾ Dane wyliczone jako suma poszczególnych aktywów netto wszystkich spółek wycenianych metodą praw własności.

16.1 Szczegółowe informacje o podmiotach wycenianych metodą praw własności

Nazwa jednostki wycenianej metodą praw własności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Grupę		Wartość bilansowa aktywa	
	Stan na 31/12/2015	Stan na 31/12/2014	Stan na 31/12/2015	Stan na 31/12/2014
	%	%	tys. PLN	tys. PLN
COSCO POLAND Sp. z o.o.	20,0	20,0	1 108	1 171
Pol – Rail S.r.l. ⁽³⁾	50,0	37,4	6 889	7 882
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. ⁽²⁾	-	51,0	-	-
Terminale Przeladunkowe Sławków – Medyka Sp. z o.o.	50,0	27,8	19 537	19 989
Trade Trans Karya Sp. z o.o. ⁽³⁾	100,0	55,6	-	1
Transgaz S.A. ⁽³⁾	64,0	35,5	4 741	3 774
Trade Trans Finance Sp. z o.o. ⁽³⁾	100,0	55,6	302	224
PPHU "Ukpol" Sp. z o.o. ⁽³⁾	100,0	55,6	-	13
Rail Cargo Spedition GmbH ⁽¹⁾	-	20,9	-	-
Rentrans Cargo Sp. z o.o. ⁽³⁾	29,3	15,2	2 632	1 771
Rail Cargo Service Sp. z o.o. ⁽¹⁾	-	11,1	-	135
SC TRADE TRANS TERMINAL SRL ⁽¹⁾	-	13,2	-	-
Gdański Terminal Kontenerowy S.A.	41,9	41,9	106	286
AWT Rail SK a. s. ⁽⁴⁾	80,0	-	4 516	-
Razem			39 831	35 246

⁽¹⁾ Dnia 5 lutego 2015 roku spółka PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (obecnie PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.) dokonała zbycia na rzecz Trade Trans Invest a.s. 20% udziałów spółki Rail Cargo Service Sp. z o.o., 37,7% udziałów Rail Cargo Spedition GmbH oraz 23,9% udziałów S.C. Trade Trans Terminal SRL. Na dzień 31 grudnia 2015 roku PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. nie posiada już udziałów w wymienionych spółkach.

⁽²⁾ Zmiany w zakresie posiadanych udziałów w spółce PKP CARGO International a.s. zostały opisane w Nocie 16 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

⁽³⁾ W okresie zakończonym 31 grudnia 2015 roku pośrednia wielkość posiadanych przez Grupę udziałów w jednostkach wycenianych metodą praw własności uległa zmianie w związku z nabyciem przez Jednostkę dominującą dodatkowych udziałów w PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (obecnie PKP CARGO CONNECT SP. z o.o.).

⁽⁴⁾ Spółka AWT Rail SK a. s. jest wyceniana metodą praw własności od momentu nabycia kontroli nad AWT.

17. Pozostałe aktywa finansowe

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Inwestycje w udziały i akcje		
Instrumenty finansowe		
Forwardy i spoty walutowe	123	-
Inwestycje w udziały i akcje		
Udziały i akcje w jednostkach polskich ⁽¹⁾	7 351	6 020
Udziały i akcje w jednostkach zagranicznych ⁽¹⁾	1 949	-
	<u>9 300</u>	<u>6 020</u>
Pożyczki i należności wykazane po koszcie zamortyzowanym		
Pożyczki udzielone jednostkom powiązanim	639	-
Pożyczki udzielone pozostałym jednostkom ⁽²⁾	2 000	4 999
Lokaty powyżej 3 miesięcy	1 282	301 415
	<u>3 921</u>	<u>306 414</u>
Jednostki uczestnictwa w funduszach inwestycyjnych	549	-
Pozostałe aktywa finansowe	2	-
Razem	<u>13 895</u>	<u>312 434</u>
Aktywa długoterminowe	9 849	6 051
Aktywa krótkoterminowe	4 046	306 383
Razem	<u>13 895</u>	<u>312 434</u>

¹⁾ Wartość odpisu aktualizującego inwestycje w udziały i akcje na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz na dzień 31 grudnia 2014 roku wynosiła 11.833 tysięcy złotych.

²⁾ W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2015 roku Grupa utworzyła odpis aktualizujący wartość udzielonej pożyczki w kwocie 2.999 tysięcy złotych.

18. Pozostałe aktywa niefinansowe

	Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Stan na 31/12/2014 (zbadane)
	tys. PLN	tys. PLN
Zaliczki na zakup środków trwałych ⁽¹⁾	13 385	1 059
Czynne rozliczenia międzyokresowe kosztów ⁽²⁾	31 017	40 664
Pozostałe	1 545	1 168
Razem	45 947	42 891
Aktywa długoterminowe	32 666	14 645
Aktywa krótkoterminowe	13 281	28 246
Razem	45 947	42 891

⁽¹⁾ Na dzień 31 grudnia 2015 roku pozycja obejmuje głównie zaliczkę w wysokości 12.326 tysięcy złotych zapłaconą w ramach zawartej przez Jednostkę dominującą umowy na dostawę 15 lokomotyw wielosystemowych. Zgodnie z harmonogramem wynikającym z umowy lokomotywy będą odbierane w okresie od lutego 2016 roku do czerwca 2017 roku. Szczegółowe informacje na temat przedmiotowej umowy zostały opisane w Nocie 36 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

⁽²⁾ W ramach czynnych rozliczeń międzyokresowych kosztów na dzień 31 grudnia 2015 roku największymi pozycjami są koszty przedpłaconych: czynszów w kwocie 17.071 tysięcy złotych, ubezpieczeń w kwocie 7.540 tysięcy złotych oraz usług informatycznych w kwocie 1.164 tysięcy złotych. Natomiast na dzień 31 grudnia 2014 roku największymi pozycjami czynnych rozliczeń międzyokresowych kosztów usług obcych były: zaliczki na poczet zakupu energii trakcyjnej w kwocie 16.534 tysięcy złotych, koszty przedpłaconych czynszów dzierżawnych dotyczących kolejnych okresów w kwocie 16.174 tysięcy złotych oraz usług informatycznych w kwocie 3.706 tysięcy złotych.

19. Zapasy

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Materiały brutto	127 936	113 440
Półprodukty	7 334	2 417
Towary	3 058	3 082
Odpisy aktualizujące	(9 815)	(3 641)
Materiały netto	128 513	115 298

Zestawienie zmian odpisu aktualizującego wartość zapasów	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Stan na początek okresu sprawozdawczego	3 641	23 004
Zawiązanie odpisu	6 295	335
Rozwiązanie	(148)	(19 698)
Wykorzystanie	(28)	-
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	55	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	9 815	3 641

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2015 roku Grupa rozpoznała odpis aktualizujący wartość zapasów w wysokości 6.295 tysięcy złotych oraz rozwiązania odpisu w wysokości 148 tysięcy złotych. Wzrost odpisu spowodowany jest głównie spadkiem cen złomu, które są podstawą wyceny wyeksploatowanego taboru kolejowego będącego w trakcie kasacji.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2014 roku Grupa w wyniku przeprowadzonej weryfikacji przydatności zapasów dokonała rozwiązania odpisu aktualizującego wartość części zamiennych do taboru kolejowego w wysokości 17.034 tysięcy złotych z uwagi na fakt, iż stanowią one strategiczny i pełnowartościowy element zapasu na bieżąco wykorzystywany przy naprawach taboru należącego do Grupy. Dodatkowo, w zakresie pozostałych składników zapasu Grupa w okresie zakończonym 31 grudnia 2014 roku dokonała rozwiązania odpisu aktualizującego w wysokości 2.664 tysięcy złotych oraz zawiązania w wysokości 335 tysięcy złotych.

20. Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Należności z tytułu dostaw i usług	709 769	581 790
Odpis aktualizujący należności	(73 635)	(84 213)
Razem	636 134	497 577
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	2 197	-
Rozrachunki publicznoprawne	5 006	4 932
Kaucje, gwarancje i wadia	3 385	1 269
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	19 249	16 262
Pozostałe rozrachunki	3 424	6 109
Razem	669 395	526 149
Aktywa długoterminowe	5 074	-
Aktywa krótkoterminowe	664 321	526 149
Razem	669 395	526 149

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 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku na należnościach z tytułu dostaw i usług Grupy zostały ustanowione zabezpieczenia w kwocie 44.773 tysięcy złotych.

20.1 Należności z tytułu dostaw i usług

Analiza wiekowa należności nieobjętych odpisem z tytułu utraty wartości

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Należności z tytułu dostaw i usług		
Należności nieprzeterminowane	569 335	441 501
Należności przeterminowane		
do 90 dni	59 960	48 956
od 91-365 dni	5 428	7 028
powyżej 365 dni	1 411	92
Razem	636 134	497 577
Średni wiek należności (dni)	53	43

Zmiany stanu odpisów aktualizujących na należności zagrożone

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Należności z tytułu dostaw i usług		
Stan na początek okresu sprawozdawczego	84 213	102 511
Zawiązanie odpisu z tytułu utraty wartości należności	5 356	26 683
Wykorzystanie w ciągu roku	(9 980)	(30 829)
Rozwiązanie odpisów z tytułu utraty wartości	(6 566)	(14 152)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	612	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	73 635	84 213

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 skonsolidowanym sprawozdaniu z przepływów pieniężnych można w następujący sposób uzgodnić do pozycji bilansowych:

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	226 624	73 647
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	49 567	355 531
Razem	276 191	429 178
w tym:		
Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania	20 644	12 169

Na dzień 31 grudnia 2015 roku środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmują głównie rachunki dla wadów i kaucji gwarancyjnych w kwocie 20.642 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2014 roku środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie rachunki dla wadów i kaucji gwarancyjnych w kwocie 12.166 tysięcy złotych.

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

(Zwiększenie) / zmniejszenie salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	(143 246)	83 118
Zmiana stanu należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	1 818	(1 341)
Zmiana stanu należności z tytułu odsetek	(652)	(275)
Zmiana stanu należności z tytułu dotacji na niefinansowe aktywa trwałe	-	(10 782)
Objęcie jednostki zależnej konsolidacją metodą pełną	-	5 891
Nabycie AWT	166 902	-
Zmiana stanu należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	24 822	76 611

(Zwiększenie) / zmniejszenie stanu zapasów	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	(13 215)	(39 257)
Zmiana stanu zapasów przeklasyfikowanych ze środków trwałych	4 580	13 016
Nabycie AWT	30 026	-
Zmiana stanu zapasów w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	21 391	(26 241)

(Zwiększenie) / zmniejszenie pozostałych aktywów	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane)
	tys. PLN	tys. PLN
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	295 483	376 962
Zmiana stanu zapłaconych zaliczek na zakup środków trwałych	12 326	-
Zmiana stanu pozostałych aktywów z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	(300 132)	(302 814)
Zmiana stanu pozostałych aktywów z tytułu udzielonych pożyczek	(2 999)	-
Przepływy pieniężne związane z emisją akcji	-	(79 614)
Nabycie AWT	13 813	-
Pozostałe	(291)	(125)
Zmiana stanu pozostałych aktywów w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	18 200	(5 591)

Zwiększenie / (zmniejszenie) salda zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane)
	tys. PLN	tys. PLN
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	157 324	(191 107)
Zmiana stanu zobowiązań z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych	21 655	69 181
Objęcie jednostki zależnej konsolidacją metodą pełną	-	(2 985)
Nabycie AWT	(114 565)	-
Pozostałe	2 812	(1 490)
Zmiana stanu zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	67 226	(126 401)

Zwiększenie / (zmniejszenie) pozostałych zobowiązań finansowych	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane)
	tys. PLN	tys. PLN
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	153 438	3 628
Ujęcie zobowiązania z tytułu opcji put na udziały mniejszościowe AWT	(144 460)	-
Nabycie AWT	(2 093)	-
Zmiana stanu pozostałych zobowiązań finansowych w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	6 885	3 628

Zwiększenie / (zmniejszenie) rezerw	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*)
	tys. PLN	tys. PLN
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	(308 277)	205 185
Nabycie AWT	(33 420)	-
Zmiana stanu rezerw w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	(341 697)	205 185

Pozostałe korekty	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*)
	tys. PLN	tys. PLN
Zyski / (straty) aktuarialne ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	53 217	(38 078)
Efektywna część zysków i strat związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych	3 373	(3 157)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	2 863	-
Pozostałe korekty w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	59 453	(41 235)

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

23. Transakcje niepieniężne

W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku główne transakcje niepieniężne dotyczące działalności inwestycyjnej i finansowej, które nie zostały odzwierciedlone w skonsolidowanym sprawozdaniu z przepływów pieniężnych przedstawiały się następująco:

Nabycie składników aktywów w formie leasingu finansowego

W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2015 roku Grupa w ramach zawartych umów leasingu finansowego nabyła składniki majątku trwałego o wartości 9.772 tysięcy złotych.

W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2014 roku wartość składników majątku trwałego przyjętych w ramach umów leasingu finansowego wyniosła 2.740 tysięcy złotych.

Likwidacja taboru kolejowego

W momencie podjęcia decyzji o likwidacji księgowej składnika taboru kolejowego jego wartość rezydualna ujmowana jest w pozycji zapasów. W roku 2015 wartość rezydualna składników majątku trwałego przeklasyfikowanych do zapasów wyniosła 4.580 tysięcy złotych, natomiast w roku 2014 wyniosła 13.016 tysięcy złotych.

24. Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży

Na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży prezentowały się następująco:

Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Nieruchomości	10 994	4 994
Środki transportu	33 067	12 566
Razem	44 061	17 560

Grupa aktywów trwałych klasyfikowanych jako przeznaczonych do sprzedaży (APS) obejmuje nieruchomości gruntowe oraz składniki taboru kolejowego. W wyniku zaistnienia zdarzeń niezależnych od Grupy sprzedaż części lokomotyw oraz nieruchomości gruntowych nie została sfinalizowana w okresie 12 miesięcy od dnia ich klasyfikacji do grupy APS. Grupa jest jednak w dalszym ciągu zdecydowana wypełnić swój plan sprzedaży i podejmuje aktywne działania w celu jego realizacji. Tabor kolejowy oferowany jest do sprzedaży w drodze ogłaszanych przez Grupę postępowań przetargowych. Grupa prowadzi również aktywny program znalezienia nabywcy w stosunku do nieruchomości.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2015 roku zmiany w zakresie pozycji aktywów trwałych klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży prezentowały się następująco:

Rok zakończony 31 grudnia 2015 (zbadane)	Nieruchomości tys. PLN	Środki transportu tys. PLN	Razem tys. PLN
Stan na 1 stycznia 2015 roku (zbadane)	4 994	12 566	17 560
Nabycie AWT	911	-	911
Przeklasyfikowanie z rzeczowych aktywów trwałych	6 000	48 669	54 669
Sprzedaż	(879)	(4 139)	(5 018)
Zawiązanie odpisu aktualizującego	-	(24 029)	(24 029)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	(32)	-	(32)
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	10 994	33 067	44 061

Na dzień 31 grudnia 2015 roku, w wyniku odnotowanego w 4 kwartale 2015 roku spadku cen złomu, Grupa dokonała korekty wartości godziwej taboru klasyfikowanego jako APS. Odpis aktualizujący w wysokości 24.029 tysięcy złotych został ujęty w pozycji amortyzacja i odpisy aktualizujące.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2014 roku nie wystąpiły zmiany w zakresie pozycji aktywów trwałych klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży.

25. Kapitał własny

25.1 Kapitał zakładowy

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239 346	2 239 346
Kapitał zakładowy razem	2 239 346	2 239 346

Na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz na dzień 31 grudnia 2014 roku kapitał zakładowy Jednostki dominującej 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 zgromadzeniu akcjonariuszy i posiadają prawo do dywidendy.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2015 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2014 roku zmiany kapitału zakładowego Jednostki dominującej przedstawiały się następująco:

	Liczba akcji szt.	Kapitał podstawowy tys. PLN
Stan na 1 stycznia 2014 roku	43 338 015	2 166 901
Emisja akcji serii C	1 448 902	72 445
Stan na 31 grudnia 2014 roku	44 786 917	2 239 346

Emisja akcji serii C została zarejestrowana w KRS przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego w dniu 25 kwietnia 2014 roku.

25.2 Kapitał zapasowy

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Kapitał zapasowy, w tym:	619 407	615 343
Nadwyżka wartości emisji ponad wartość nominalną akcji (agio)	201 263	201 263
Odpisy z zysku (tworzone ustawowo)	48 087	44 023
Odpisy z zysku (ponad ustawową wartość)	230 075	230 075
Kapitał utworzony z umorzenia akcji	139 982	139 982

Zgodnie z wymogami Kodeksu Spółek Handlowych, podmioty mające status spółek akcyjnych są zobowiązane 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 Jednostkę dominującą przeniesioną na kapitał zapasowy bez możliwości wypłaty dywidendy.

Kapitał utworzony z umorzenia akcji powstał w wyniku obniżenia kapitału zakładowego Jednostki dominującej w roku 2013 z przeznaczeniem na pokrycie strat.

W dniu 21 kwietnia 2015 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę w sprawie podziału zysku netto osiągniętego w 2014 roku w wysokości 58.610 tysięcy złotych w następujący sposób:

- a) kwotę 4.689 tysięcy złotych przeznaczono na kapitał zapasowy;
- b) 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.

Do dnia zatwierdzenia niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego nie została podjęta decyzja co do wysokości dywidendy Jednostki dominującej za rok zakończony 31 grudnia 2015 roku.

Ponadto, w spółkach zależnych miały miejsce następujące zmiany w kapitale zapasowym:

- a) w dniu 28 maja 2015 roku Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o. o. podjęło uchwałę w sprawie pokrycia z kapitału zapasowego straty netto za rok 2014 w wysokości 650 tysięcy złotych.
- b) w dniu 23 czerwca 2015 roku Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o. o. podjęło uchwałę w sprawie podziału zysku netto za rok 2014 w wysokości 3.085 tysięcy złotych w następujący sposób:
 - kwotę 3.060 tysięcy złotych przeznaczono na pokrycie straty z lat ubiegłych,
 - kwotę 25 tysięcy złotych przeznaczono na zwiększenie kapitału zapasowego.

25.3 Udziały niekontrolujące

Dnia 5 lutego 2015 roku Jednostka dominująca nabyła od Trade Trans Invest a.s. 44,44% udziałów spółki PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (obecnie PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.) za kwotę 40.000 tysięcy złotych.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku Jednostka dominująca posiada 100% udziałów w spółce PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

Wpływ przedmiotowej transakcji na kapitały własne Grupy został zaprezentowany poniżej.

	Transakcje z udziałami niekontrolującymi
	tys. PLN
Przekazane wynagrodzenie	40 000
Zmiana stanu udziałów niekontrolujących	(63 357)
Kwota różnicy ujęta w zyskach zatrzymanych Grupy	23 357

W wyniku transakcji nabycia AWT w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej nie zostały rozpoznane udziały niekontrolujące. Szczegóły zostały opisane w nocie 6 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

26. Zysk na akcję

Zysk wykorzystany do obliczenia zysku podstawowego i rozwodnionego zysku na akcję:

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Zysk przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej	31 554	75 984

26.1 Podstawowy zysk na akcję

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*)
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 524 924
Podstawowy zysk na akcję (PLN na akcję)	0,70	1,70

Zysk netto przypadający na jedną akcję za każdy okres ustalany jest jako iloraz zysku netto za dany okres i średniej ważonej liczby akcji występujących w tym okresie. Średnia ważona liczba akcji występujących w okresie uwzględnia akcje własne.

26.2 Rozwodniony zysk przypadający na jedną akcję

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*)
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 790 878
Rozwodniony zysk na akcję (PLN na akcję)	0,70	1,70

Rozwodnioną liczbę akcji wyliczono jako średnią ważoną liczbę akcji zwykłych skorygowaną w taki sposób, jak gdyby nastąpiła zamiana na akcje wszystkich potencjalnych akcji zwykłych powodujących rozwodnienie.

W roku obrotowym zakończonym dnia 31 grudnia 2014 roku Grupa sporządzając kalkulację rozwodnionego zysku na jedną akcję, uwzględniła potencjalne akcje emitowane warunkowo w ramach programu motywacyjnego - programu gwarancji pracowniczych.

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

27. Kredyty i pożyczki otrzymane

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Kredyty i pożyczki otrzymane – po koszcie zamortyzowanym		
Kredyty bankowe – zabezpieczone na majątku	119 579	39 658
Kredyty bankowe – pozostałe	589 817	258 956
Pożyczki otrzymane od jednostek powiązanych	3 407	-
Pożyczki od pozostałych jednostek	1 366	1 586
Razem	714 169	300 200
Zobowiązania długoterminowe	460 577	208 077
Zobowiązania krótkoterminowe	253 592	92 123
Razem	714 169	300 200

27.1 Podsumowanie umów kredytowych

Umowy kredytowe w Grupie zawierane były głównie na finansowanie planu inwestycyjnego, finansowanie akwizycji/przejęć oraz finansowanie bieżącej działalności. Walutą umów kredytowych są PLN, EUR oraz CZK.

Jednostka dominująca

Stan na dzień 31 grudnia 2015 roku

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Warunki oprocentowania	Termin spłaty	Zabezpieczenia	Kwota wg umowy w walucie	Kwota wg umowy w tys. PLN	Zobowiązanie w tys. PLN
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	21.03.2016	Bankowy tytuł egzekucyjny	36 400	36 400	1 630
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.03.2016	Bankowy tytuł egzekucyjny	36 600	36 600	2 233
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2017	Bankowy tytuł egzekucyjny	39 000	39 000	12 690
Kredyt inwestycyjny	Bank Pekao S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.12.2017	Bankowy tytuł egzekucyjny	49 200	49 200	19 680
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	PLN	WIBOR 1M + marża	31.03.2021	Bankowy tytuł egzekucyjny	515 200	515 200	464 123
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	PLN	WIBOR 3M + marża	29.05.2020	Brak zabezpieczeń	240 000	240 000	76 500
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego ¹⁾	EUR	EURIBOR 3M + marża	20.12.2026	Akt notarialny - oświadczenie o poddaniu się egzekucji	15 000	63 923	12 363
Razem								589 219

¹⁾ W dniu 16 listopada 2015 roku Jednostka dominująca 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. Do dnia 31 grudnia 2015 roku został udostępniony kredyt w kwocie 15.000 tysięcy EUR (z czego na dzień 31 grudnia 2015 roku wykorzystana została kwota 2.901 tysięcy EUR), natomiast od dnia 1 stycznia 2016 roku będzie udostępniony kredyt w wysokości 85.000 tysięcy EUR po ustanowieniu zabezpieczenia. Niewykorzystane linie kredytowe zostały zaprezentowane w Nocie 27.2

Jednostki zależne
Stan na dzień 31 grudnia 2015 roku

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Warunki oprocentowania	Termin spłaty	Zabezpieczenia	Kwota wg umowy w tys. PLN	Zobowiązanie w tys. PLN
Kredyt w rachunku bieżącym	PKO BP S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	15.04.2016	Hipoteka kaucyjna do kwoty 700 tysięcy złotych, zastaw na zapasach do kwoty 600 tysięcy złotych	1 300	495
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.09.2016	Poręczenie PKP CARGO S.A. udzielone do kwoty 1.048 tysięcy złotych	911	136
Kredyt Inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.10.2016	Poręczenie PKP CARGO S.A. udzielone do kwoty 1.380 tysięcy złotych	1 200	206
Kredyt Inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2017	Poręczenie PKP CARGO S.A. udzielone do kwoty 1.028 tysięcy złotych	894	256
Pożyczka	WFOŚIGW Łódź	PLN	stała ⁽¹⁾	31.03.2024	1) Weksel własny in blanco 2) Nieodwołalne pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Poręczenie PKP CARGO S.A.	1 686	1 366
Kredyt Inwestycyjny	ING Bank N.V. UniCredit Bank Czech Republic, a.s.	CZK	PRIBOR 3M + marża	30.09.2016	1) Zabezpieczenie na akcjach AWT a.s. 2) Zabezpieczenie na rzeczowym majątku trwałym	246 012	97 667
Kredyt Inwestycyjny	ING Bank N.V. UniCredit Bank Czech Republic, a.s.	EUR	EURIBOR 3M + marża	30.09.2016	1) Zabezpieczenie na akcjach AWT a.s. 2) Zabezpieczenie na rzeczowym majątku trwałym	48 581	19 288
Kredyt Inwestycyjny	Raiffeisenbank a.s.	EUR	stała ⁽¹⁾	30.06.2016	1) Zastaw rejestrowy na rzeczowym majątku trwałym oraz wierzytelnościach 2) Weksle 3) Cesja wynikająca z umów ubezpieczeń	34 092	2 129
Pożyczka	AWT Rail SK a.s.	EUR	stała ⁽¹⁾	31.12.2016	Brak zabezpieczeń	3 409	3 407
Razem						124 950	

⁽¹⁾ Oprocentowanie kredytu bankowego i zobowiązań z tytułu pożyczek o stałej stopie procentowej kształtuje się w przedziale od 2,5 % do 6,5%.

Jednostka dominująca

Na dzień 31 grudnia 2014 roku

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Warunki oprocentowania	Termin spłaty	Zabezpieczenia	Kwota wg umowy w walucie	Kwota wg umowy w tys. PLN	Zobowiązanie w tys. PLN
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	05.10.2015	Bankowy tytuł egzekucyjny	53 000	53 000	8 500
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	21.03.2016	Bankowy tytuł egzekucyjny	36 400	36 400	8 950
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.03.2016	Bankowy tytuł egzekucyjny	36 600	36 600	11 185
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2017	Bankowy tytuł egzekucyjny	39 000	39 000	21 174
Kredyt inwestycyjny	FM Bank PBP S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.10.2017	Zastaw rejestrowy na lokomotywach spalinowych ST44 do kwoty 90.000 tysięcy złotych	60 000	60 000	27 442
Kredyt inwestycyjny	Bank Pekao S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.12.2017	Bankowy tytuł egzekucyjny	49 200	49 200	29 520
Kredyt inwestycyjny	Bank Millennium S.A.	PLN	WIBOR 3M + marża	21.08.2017	Hipoteka do kwoty 20.000 tysięcy złotych	16 667	16 667	8 883
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	PLN	WIBOR 1M + marża	31.03.2021	Bankowy tytuł egzekucyjny	515 200	515 200	178 429

Razem 294 083

Jednostki zależne

Na dzień 31 grudnia 2014 roku

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Warunki oprocentowania	Termin spłaty	Zabezpieczenia	Kwota wg umowy w tys. PLN	Zobowiązanie w tys. PLN
Pożyczka	BGŻ Leasing Sp. z o.o.	PLN	WIBOR 1M + marża	15.03.2015	Przewłaszczenie, zastaw rejestrowy na majątku spółki	88	8
Kredyt inwestycyjny	Bank Pekao S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2015	1) Przelew wierzytelności 2) Pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Oświadczenie o poddaniu się egzekucji 4) Zastaw rejestrowy	7 600	524
Pożyczka	BGŻ Leasing Sp. z o.o.	PLN	WIBOR 1M + marża	15.08.2015	Przewłaszczenie, zastaw rejestrowy na majątku spółki	186	28
Kredyt inwestycyjny	Bank Pekao S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.12.2015	1) Przelew wierzytelności 2) Pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Oświadczenie o poddaniu się egzekucji 4) Zastaw rejestrowy	18 400	2 538
Kredyt w rachunku bieżącym	PKO BP S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	15.04.2016	Hipoteka kaucyjna do kwoty 700 tysięcy złotych, zastaw na zapasach do kwoty 600 tysięcy złotych	1 300	271
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.09.2016	Poręczenie PKP CARGO S.A. udzielone do kwoty 1.048 tysięcy złotych	911	317
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	31.10.2016	Poręczenie PKP CARGO S.A. udzielone do kwoty 1.380 tysięcy złotych wraz z poddaniem się egzekucji przez poręczyciela	1 200	455
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	PLN	WIBOR 1M + marża	30.06.2017	Poręczenie PKP CARGO S.A. udzielone do kwoty 1.028 tysięcy złotych	894	426
Pożyczka	WFOŚIGW Łódź	PLN	stała	31.03.2024	1) Weksel własny in blanco 2) Nieodwołalne pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Poręczenie PKP CARGO S.A.	1 500	1 550
Razem						6 117	

27.2 Niewykorzystane linie kredytowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Waluta	Stan na	Stan na
			31/12/2015	31/12/2014
			tys. PLN	tys. PLN
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	PLN	5 627	336 771
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	PLN	-	240 000
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	EUR	51 560	-
Kredyt inwestycyjny	Bank Pekao S.A. ¹⁾	PLN	100 000	2 500
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju ²⁾	EUR	426 150	-
Kredyt w rachunku bieżącym	mBank S.A.	PLN	100 000	100 000
Kredyt w rachunku bieżącym	ING BANK N.V. UniCredit Bank Czech Republic a.s.	CZK	27 708	-
Kredyt w rachunku bieżącym	ING BANK Śląski S.A.	PLN	19 000	-
Kredyt w rachunku bieżącym	PKO BP S.A.	PLN	805	1 029
Razem niewykorzystane linie kredytowe			730 850	680 300

¹⁾ 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. Do dnia 31 grudnia 2015 roku Jednostce dominującej została udostępniona kwota 100.000 tysięcy złotych, natomiast po dniu 1 stycznia 2016 roku będzie udostępniona pozostała część w kwocie 600.000 tysięcy złotych.

²⁾ W dniu 23 grudnia 2015 roku Jednostka dominująca zawarła umowę kredytową z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju, na podstawie której udostępniono kredyt inwestycyjny do maksymalnej wysokości 100.000 tysięcy EUR, przeznaczony na refinansowanie akwizycji AWT.

27.3 Naruszenie postanowień umowy kredytowej

W okresie objętym niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym nie doszło do naruszeń warunków umów kredytowych.

28. Pozostałe zobowiązania finansowe

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Instrumenty finansowe		
Swap procentowy (IRS)	2 164	3 284
Forwardy i spoty walutowe	10	650
Zobowiązanie z tytułu opcji "put" na udziały niedające kontroli ⁽¹⁾	155 198	-
Razem	157 372	3 934
Zobowiązania długoterminowe	155 198	-
Zobowiązania krótkoterminowe	2 174	3 934
Razem	157 372	3 934

⁽¹⁾ Pozycja została opisana w Notach 3.2.7 i 6 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

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

29.1 Ogólne warunki leasingu

Grupa w ramach umów leasingu finansowego użytkuje głównie składniki taboru, urządzenia przeładunkowe, urządzenia zaplecza technicznego, samochody oraz sprzęt komputerowy. Umowy są zawierane na okres od 3 do 11 lat. Umowy zawierane są w walutach PLN, EUR, CHF oraz CZK.

29.2 Zobowiązania z tytułu leasingu

	Minimalne opłaty leasingowe	
	Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Stan na 31/12/2014 (zbadane)
	tys. PLN	tys. PLN
Nie dłużej niż 1 rok	73 086	137 662
Dłużej niż 1 rok i do 5 lat	155 335	161 747
Powyżej 5 lat	54 967	48 136
	283 388	347 545
Minus przyszłe obciążenia finansowe	(24 472)	(28 967)
Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych	258 916	318 578

	Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych	
	Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Stan na 31/12/2014 (zbadane)
	tys. PLN	tys. PLN
Nie dłużej niż 1 rok	65 416	127 742
Dłużej niż 1 rok i do 5 lat	140 841	144 327
Powyżej 5 lat	52 659	46 509
Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych	258 916	318 578

	Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Stan na 31/12/2014 (zbadane)
	tys. PLN	tys. PLN
	Uwzględnione w sprawozdaniu finansowym jako:	
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	193 500	190 836
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	65 416	127 742
Razem	258 916	318 578

30. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	321 303	227 664
Rozliczenia międzyokresowe bierne kosztów	62 486	20 453
Zobowiązania z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych	113 728	134 685
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	23 472	21 624
Zobowiązania publiczno-prawne	98 686	106 215
Zobowiązania z tytułu Programu Dobrowolnych Odejść ⁽¹⁾	48 249	-
Rozrachunki z pracownikami	78 097	79 764
Pozostałe rozrachunki	6 616	3 987
Rozliczenia z tytułu podatku VAT	3 109	4 030
Razem	755 746	598 422
Zobowiązania długoterminowe ⁽²⁾	25 953	67 982
Zobowiązania krótkoterminowe	729 793	530 440
Razem	755 746	598 422

⁽¹⁾ Pozycja zobowiązań z tytułu Programu Dobrowolnych Odejść dla pracowników została opisana w Nocie 31 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

⁽²⁾ Zobowiązania długoterminowe dotyczą w szczególności płatności w ratach za zobowiązania wynikające z modernizacji taboru. Płatności są realizowane w terminach zdefiniowanych harmonogramem.

31. Programy świadczeń pracowniczych

Na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze oparto o następujące podstawowe założenia:

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

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	16 395	10 155
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	6 352	7 001
– świadczenia przejazdowe	1 615	1 797
– odprawy pośmiertne	1 277	2 293
<u>Pozostałe świadczenia pracownicze</u>		
– nagrody jubileuszowe	33 060	39 549
– pozostałe świadczenia dla pracowników (niewykorzystane urlopy / premie)	(14 459)	2 200
– rezerwa na Program Dobrowolnych Odejść (PDO)	70 179	265 331
Razem	114 419	328 326

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

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

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	(2 440)	17 689
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	(44 165)	23 174
– odprawy pośmiertne	(2 127)	(3 790)
– świadczenia przejazdowe	(4 485)	1 005
Razem	(53 217)	38 078

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Łączna kwota kosztów świadczeń pracowniczych ujętych w sprawozdaniu z całkowitych dochodów:

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Koszty świadczeń pracowniczych	94 860	303 804
Koszty finansowe	18 923	24 522
Usługi obce	636	-
Ogółem ujęte w wyniku przed opodatkowaniem	114 419	328 326
Kwota ujęta w pozostałych całkowitych dochodach	(53 217)	38 078
Razem ujmowane w całkowitych dochodów	61 202	366 404

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Kwota ujęta w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej wynikająca ze zobowiązań podmiotu dotyczących programów świadczeń pracowniczych przedstawia się następująco:

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
<u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u>		
– odprawy emerytalne i rentowe	154 828	158 448
– odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	124 118	168 876
– odprawy pośmiertne	31 660	33 332
– świadczenia przejzdowe	33 654	37 719
<u>Pozostałe świadczenia pracownicze</u>		
– nagrody jubileuszowe	318 239	323 382
– pozostałe świadczenia dla pracowników (niewykorzystane urlopy / premie)	41 505	39 305
– rezerwa na Program Dobrowolnych Odejść (PDO)	-	265 331
Razem	704 004	1 026 393
w tym:		
– część długoterminowa	603 621	687 775
– część krótkoterminowa	100 383	338 618
Razem	704 004	1 026 393

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

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

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2014 (przekształcone*)
	tys. PLN	tys. PLN
Bilans otwarcia zobowiązań z tytułu określonych świadczeń	1 026 393	804 857
Nabycie AWT	13 511	-
Koszt bieżącego zatrudnienia	22 876	22 407
Koszty przeszłego zatrudnienia, do których prawa zostały nabyte	4 851	-
Koszty pozostałych świadczeń pracowniczych	(13 222)	2 128
Koszty odsetkowe	18 923	24 522
Straty/ (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia	(53 217)	38 078
Straty/ (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe	10 812	13 938
Świadczenia wypłacone	(349 419)	(71 697)
Pakt Gwarancji Pracowniczych (PGP)	-	(73 171)
Program Dobrowolnych Odejść (PDO)	70 179	265 331
Reklasyfikacja PDO do zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań	(48 249)	-
Różnice z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	566	-
Bilans zamknięcia zobowiązań z tytułu określonych świadczeń	704 004	1 026 393

(*) przekształcenie danych porównawczych zostało opisane w Nocie 5 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

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

	zmiana założeń demograficznych	zmiana założeń finansowych	pozostałe zmiany	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
<u>Straty / (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia</u>				
- odprawy emerytalne i rentowe	(3 811)	(7 361)	8 732	(2 440)
- odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	(8 738)	(9 124)	(26 303)	(44 165)
- odprawy pośmiertne	7 994	(961)	(9 160)	(2 127)
- świadczenia przejazdowe	(2 570)	(2 342)	427	(4 485)
<u>Straty / (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe</u>				
- nagrody jubileuszowe	(3 624)	(10 508)	24 944	10 812
Razem	(10 749)	(30 296)	(1 360)	(42 405)

(Zyski) / straty aktuarialne powstałe w 2014 roku wynikają z następujących tytułów:

	zmiana założeń demograficznych	zmiana założeń finansowych	pozostałe zmiany	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
<u>Straty / (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia</u>				
- odprawy emerytalne i rentowe	791	14 958	1 940	17 689
- odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	1 994	26 167	(4 987)	23 174
- odprawy pośmiertne	(1 515)	2 341	(4 616)	(3 790)
- świadczenia przejazdowe	408	6 089	(5 492)	1 005
<u>Straty / (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe</u>				
- nagrody jubileuszowe	1 609	23 414	(11 085)	13 938
Razem	3 287	72 969	(24 240)	52 016

31.1 Świadczenia pracownicze - Program Dobrowolnych Odejść

Na podstawie podjętych Uchwał Zarządu oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w 2 kwartale 2015 roku w obu tych spółkach zostały wdrożone Programy Dobrowolnych Odejść dla pracowników (PDO lub Program). Celem wprowadzonych Programów była restrukturyzacja zatrudnienia w Grupie. Niniejsze Programy nie wprowadzały u Pracodawców zwolnień grupowych w rozumieniu ustawy z dnia 13 marca 2003 roku o szczególnych zasadach rozwiązywania stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników.

Pracownicy mogli zgłaszać się do proponowanych im Programów w terminach:

- a) od 1 czerwca 2015 roku do 17 czerwca 2015 w przypadku PKP CARGO S.A. oraz,
- b) od 1 lipca 2015 roku do 15 lipca 2015 w przypadku PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

W wyniku weryfikacji zgłoszeń pracowników Grupa wyraziła zgodę na skorzystanie z PDO łącznie dla 981 pracowników.

Łączna wartość zobowiązań wynikająca z wdrożonych w 2015 roku Programów wyniosła 70.179 tysięcy złotych.

Wypłata odpraw z tytułu PDO nastąpiła w przeważającej większości wraz z wynagrodzeniem za miesiąc lipiec i sierpień 2015 roku, pozostała część odpraw, w wysokości 10.301 tysięcy złotych, została wypłacona w 2016 roku.

Ponadto na dzień 31 grudnia 2015 roku Grupa posiada również zobowiązania wynikające z Programu wprowadzonego w 2014 roku w kwocie 37.948 tysięcy złotych, które zostały uregulowane w styczniu 2016 roku.

Kwota ujęta w sprawozdaniu z sytuacji finansowej wynikająca ze zobowiązań Grupy dotyczących Programu Dobrowolnych Odejść przedstawia się następująco:

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	-	37 852
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	-	227 479
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	48 249	-

Kwoty ujęte w sprawozdaniu z całkowitych dochodów w odniesieniu do Programu Dobrowolnych Odejść zostały zaprezentowane w Nocie 8.4 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

32. Pozostałe rezerwy

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Rezerwa na karę UOKiK	16 209	8 416
Rezerwa na rekultywację	5 356	-
Rezerwa na straty z zawartych kontraktów	9 737	-
Inne rezerwy	15 440	24 214
Razem	46 742	32 630
Rezerwy długoterminowe	28 886	8 416
Rezerwy krótkoterminowe	17 856	24 214
Razem	46 742	32 630

Pozostałe rezerwy	Rezerwa na karę UOKiK	Rezerwa na rekultywację	Rezerwa na straty z zawartych kontraktów	Inne rezerwy	Razem
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Stan na 1 stycznia 2014 roku (zbadane)	22 778	-	-	26 203	48 981
Zawiązanie rezerw	-	-	-	8 334	8 334
Rozwiązanie	(14 362)	-	-	(10 173)	(24 535)
Wykorzystanie	-	-	-	(150)	(150)
Stan na 31 grudnia 2014 roku (zbadane)	8 416	-	-	24 214	32 630
Stan na 1 stycznia 2015 roku (zbadane)	8 416	-	-	24 214	32 630
Nabycie AWT	-	7 262	10 107	2 541	19 910
Zawiązanie rezerw	12 192	62	-	2 858	15 112
Rozwiązanie	(4 399)	-	-	(9 525)	(13 924)
Wykorzystanie	-	(2 264)	(814)	(4 763)	(7 841)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	-	296	444	115	855
Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane)	16 209	5 356	9 737	15 440	46 742

Rezerwa na karę UOKiK

Na dzień 31 grudnia 2015 roku rezerwa reprezentuje szacunek Zarządu Jednostki dominującej w związku z prawdopodobieństwem zapłaty trzech kar pieniężnych nałożonych na Jednostkę dominującą przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Pierwsza kara (1.786 tysięcy złotych na podstawie decyzji nr DOK-4/2012 z dnia 26 lipca 2012 roku) dotyczy zwłoki w wykonaniu decyzji Prezesa UOKiK z dnia 31 grudnia 2004 roku w sprawie nieuzasadnionego różnicowania upustów przy przewozach węgla. Wyrokiem z dnia 3 listopada 2014 roku Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oddalił odwołanie Jednostki dominującej utrzymując tym samym decyzję Prezesa UOKiK nr DOK/4/2012 w tym wysokości nałożonej kary pieniężnej. Dnia 22 grudnia 2014 roku Jednostka dominująca złożyła apelację od wyżej wymienionego wyroku. Ewentualny obowiązek zapłaty kary powstanie po wydaniu wyroku przez Sąd Apelacyjny. W dniu 8 marca 2016 roku odbyła się rozprawa przed Sądem Apelacyjnym. Jednostka dominująca spodziewa się wydania prawomocnego wyroku w powyższej sprawie w marcu 2016 roku.

Druga kara została wydana w związku z prowadzonym w okresach wcześniejszych postępowaniem antymonopolowym w sprawie nadużywania przez Jednostkę dominującą pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych (postępowanie w wyniku, którego wydano decyzję nr DOK-3/2009). W dniu 22 sierpnia 2014 roku Jednostka dominująca 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 Jednostkę dominującą pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych, polegające na przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania lub rozwoju konkurencji, poprzez wprowadzenie z dniem 1 maja 2006 roku zmian w Zasadach sprzedaży, które uprawniały Jednostkę dominującą do odmowy podpisania umów specjalnych z przedsiębiorcami uznanymi za konkurentów. Prezes UOKiK stwierdził zaniechanie stosowania wyżej wymienionych praktyk z dniem 1 lipca 2007 roku oraz nałożył na Jednostkę dominującą karę pieniężną w wysokości 14.224 tysięcy złotych. W dniu 4 lutego 2016 roku Jednostka dominująca złożyła odwołanie od Decyzji Prezesa UOKiK. W wyniku dokonanej przez Zarząd Jednostki dominującej oceny ryzyka została utworzona rezerwa na karę nałożoną przez UOKiK w kwocie 12.192 tysięcy złotych, która odzwierciedla najlepszy szacunek kwoty prawdopodobnej do zapłaty.

Na podstawie decyzji Prezesa UOKiK nr RWR 44/2012 z dnia 31 grudnia 2012 roku stwierdzającej stosowanie przez Jednostkę dominującą praktyki polegającej na utrudnianiu partnerowi biznesowemu możliwości konkurowania ze spółkami spedycyjnymi należącymi do Grupy PKP CARGO została nałożona na Jednostkę dominującą kara w wysokości 16.576 tysięcy złotych. W 2013 roku w wyniku ponownej kalkulacji ryzyka Jednostka dominująca dokonała rozwiązania rezerwy o kwotę 9.946 tysięcy złotych uznając, że rezerwa w wysokości 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 Jednostki dominującej od decyzji Prezesa UOKiK nr RWR 44/2012 z dnia 31 grudnia 2012 roku. Sąd I instancji zmienił zaskarżoną decyzję i obniżył istotnie nałożoną pierwotnie karę z kwoty 16.576 tysięcy złotych do kwoty 2.231 tysięcy złotych. W wyniku ponownej oceny faktów i okoliczności Zarząd Jednostki dominującej zdecydował o rozwiązaniu utworzonych wcześniej rezerw w kwocie 4.399 tysięcy. W dniu 19 stycznia 2016 roku Jednostka dominująca złożyła apelację od części wyroku z dnia 23 listopada 2015 roku.

W opisanych powyżej postępowaniach decyzje UOKiK są nieprawomocne.

W wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń ocena Zarządu Jednostki dominującej może ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

Rezerwa na rekultywację

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

Rezerwa na straty z zawartych kontraktów

Grupa rozpoznała rezerwę na straty na zawartej umowie leasingu nieruchomości, z której oczekiwane przychody nie pokryją kosztów leasingu ponoszonych przez Grupę.

Inne rezerwy

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej kwota innych rezerw na dzień 31 grudnia 2015 roku jak i na dzień 31 grudnia 2014 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 Cele i zasady zarządzania ryzykiem finansowym

W latach objętych niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupa narażona była na następujące typy ryzyka finansowego:

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

Grupa 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. 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.

Zgodnie z obowiązującą w Grupie Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Grupa stosowała w 2015 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN.

Szczegóły dotyczące zarządzania ryzykiem płynności, ryzykiem walutowym, ryzykiem stopy procentowej oraz ryzykiem kredytowym, a także koncentracji poszczególnych rodzajów ryzyka zostały zawarte odpowiednio w Notach 33.3, 33.4, 33.5 oraz 33.6.

33.1.1 Zarządzanie kapitałem własnym

Grupa zgodnie z prowadzoną przez siebie polityką oraz założeniami wynikającymi z zawartych przez jednostkę dominującą 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 Jednostkę dominującą monitorowany na koniec każdego kwartału.

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

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Kapitał (i)	3 353 866	3 395 293
Fundusze obce (ii)	2 758 796	2 285 039
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	(276 191)	(429 178)
Zadłużenie	<u>2 482 605</u>	<u>1 855 861</u>
Suma bilansowa	<u>6 112 662</u>	<u>5 680 332</u>
Stosunek zadłużenia do sumy bilansowej	41%	33%

(i) Kapitał rozumiany jest jako kapitał własny.

(ii) Fundusze obce rozumiane są jako zobowiązania długo- i krótkoterminowe.

Zarządzanie kapitałem własnym prowadzone jest na poziomie Grupy Kapitałowej PKP CARGO i ma na celu zapewnienie zdolności Grupy do kontynuowania działalności.

33.2 Kategorie instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Instrumenty finansowe zabezpieczające	123	-
Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży	9 849	6 020
Udziały w spółkach nienotowanych	9 300	6 020
Jednostki uczestnictwa w funduszach inwestycyjnych	549	-
Pożyczki i należności	918 443	1 233 169
Należności handlowe	636 134	497 577
Należności z tytułu sprzedaży aktywów trwałych	2 197	-
Udzielone pożyczki	2 639	4 999
Lokaty bankowe	1 282	301 415
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	276 191	429 178
Razem aktywa finansowe	928 415	1 239 189

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy:	155 208	633
<i>Przeznaczone do obrotu</i>		
Instrumenty pochodne	10	633
<i>Zobowiązania w wartości godziwej przy początkowym ujęciu</i>		
Zobowiązania z tytułu opcji "put" na udziały niedające kontroli	155 198	-
Instrumenty finansowe zabezpieczające	2 164	3 301
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	1 211 686	683 002
Kredyty i pożyczki	714 169	300 200
Zobowiązania handlowe	383 789	248 117
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	113 728	134 685
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSR 39	258 916	318 578
Razem zobowiązania finansowe	1 627 974	1 005 514

Odpisy aktualizujące wartość udziałów w spółkach nienotowanych i udzielonych pożyczek oraz należności handlowych zostały opisane odpowiednio w Notach 17 i 20 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

33.2.1 Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku instrumentami finansowymi wycenianymi według wartości godziwej były pochodne instrumenty finansowe oraz jednostki uczestnictwa w funduszach inwestycyjnych. Data zapadalności tych instrumentów przypada po dniu kończącym okres sprawozdawczy. Pod względem procedur wyceny kwalifikują się one do poziomu 1, 2 i 3 hierarchii wartości godziwej.

Aktywa i zobowiązania finansowe wyceniane według wartości godziwej	Stan na 31/12/2015 (zbadane)			Stan na 31/12/2014 (zbadane)		
	Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3	
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	
Aktywa	549	123	-	-	-	
Instrumenty pochodne - kontrakty forward i IRS	-	123	-	-	-	
Jednostki uczestnictwa w funduszach inwestycyjnych	549	-	-	-	-	
Zobowiązania	-	2 174	155 198	3 934	-	
Instrumenty pochodne - kontrakty forward i IRS	-	2 174	-	3 934	-	
Opcja „put” na udziały niekontrolujące AWT	-	-	155 198	-	-	

Wartość godziwa jednostek uczestnictwa w funduszach inwestycyjnych opiera się na ich aktualnych cenach zakupu na aktywnym rynku.

Metody wyceny wartości godziwej powyższych instrumentów pochodnych sklasyfikowanych na poziomie 2. hierarchii wartości godziwej zostały opisane w Nocie 33.3.2 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Ujawnienia w zakresie metod wyceny i pomiaru wartości godziwej instrumentów finansowych sklasyfikowanych na poziomie 3. hierarchii wartości godziwej zostały opisane w Nocie 3.2.7 oraz 6 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Dla kategorii instrumentów finansowych, wymienionych w Nocie 33.2, innych niż udziały i akcje w spółkach nienotowanych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Grupa nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że wartość godziwa tych instrumentów finansowych na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz na dzień 31 grudnia 2014 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

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

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

Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży	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
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Dywidendy i udziały w zyskach	-	27	-	-	-	-	27
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	-	-	6 352	-	(19 571)	(9 634)	(22 853)
Różnice kursowe	-	-	7 863	-	1 792	(6 344)	3 311
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	33	(1 788)	(10 114)	-	-	(11 869)
Prowizje związane z kredytami i papierami dłużnymi	-	-	-	-	(1 052)	-	(1 052)
Zysk / (strata) ze zbycia inwestycji	-	199	-	-	-	-	199
Zysk / (strata) netto	-	259	12 427	(10 114)	(18 831)	(15 978)	(32 237)
Zmiana wyceny	2 732	-	-	-	-	-	2 732
Pozostałe całkowite dochody	2 732	-	-	-	-	-	2 732

Stan na 31/12/2014 (zbadane)	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży	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
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	-	-	6 352	-	(14 938)	(11 840)	(20 426)
Różnice kursowe	-	-	3 347	-	(701)	(8 492)	(5 846)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	(9)	(4 943)	(2 857)	-	-	(7 809)
Prowizje związane z kredytami i papierami dłużnymi	-	-	-	-	(56)	-	(56)
Zysk / (strata) netto	-	(9)	4 756	(2 857)	(15 695)	(20 332)	(34 137)
Zmiana wyceny	(2 557)	-	-	-	-	-	2 557
Pozostałe całkowite dochody	(2 557)	-	-	-	-	-	2 557

33.3 Zarządzanie ryzykiem walutowym

W okresie objętym niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupa narażona była na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania z tytułu leasingu oraz kredytów.

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.

Z uwagi na swój długi okres zapadalności, zobowiązania leasingowe krótko- i długoterminowe denominowane w EUR oraz w CHF mają w wyniku finansowym największy udział w przychodach i kosztach finansowych jak również powodują zmienność w wyniku Grupy na poziomie kosztów i przychodów finansowych z tytułu niezrealizowanych różnic kursowych.

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

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż przychody ze sprzedaży w walucie EUR są częściowo równoważone przez koszty w tej samej walucie. Dla kursu CHF/PLN hedging naturalny występuje w ograniczonym zakresie. Celem stosowania przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto narażonej na zmianę wartości w PLN.

Wartość bilansowa aktywów oraz zobowiązań pieniężnych Grupy denominowanych w walutach obcych na dzień bilansowy przedstawia się następująco:

	AKTYWA		PASYWA	
	Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Stan na 31/12/2014 (zbadane)	Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Stan na 31/12/2014 (zbadane)
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
USD	1 157	1 421	2 221	2 840
EUR	159 863	73 864	398 680	167 004
CHF	1 014	589	7 712	73 817
CZK	219 000	-	209 815	1 003
GBP	36	2	1	-
Pozostałe	17	-	7	-

33.3.1 Wrażliwość na ryzyko walutowe

Grupa narażona jest na zmiany kursów walutowych USD/PLN, EUR/PLN, CHF/PLN, CZK/PLN w związku z jej działalnością operacyjną i finansową. Poniższe tabele prezentują ekspozycję Grupy na ryzyko walutowe w latach 2015 oraz 2014.

Stan na 31/12/2015 (zbadane)		Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe				Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe			
Pozycja w sprawozdaniu finansowym	wartość pozycji w tys. PLN	USD/PLN		EUR/PLN				CHF/PLN		CZK/PLN			
		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na kapitał		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na kapitał	
		+12%	-12%	+9%	-9%	+9%	-9%	+18%	-18%	+10%	-10%	+10%	-10%
AKTYWA													
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	242 120	93	(93)	10 830	(10 830)	(4 770)	4 770	158	(158)	-	-	(10 729)	10 729
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	1 892	-	-	58	(58)	(53)	53	-	-	-	-	(114)	114
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	137 075	45	(45)	3 243	(3 243)	(2 080)	2 080	24	(24)	-	-	(9 067)	9 067
PASYWA													
Zobowiązania długoterminowe													
Długoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	12 363	-	-	(1 113)	1 113	-	-	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	113 950	-	-	(9 413)	9 413	3 545	(3 545)	-	-	-	-	851	(851)
Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe	155 198	-	-	(12 695)	12 695	-	-	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe													
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	163 197	-	-	(5 769)	5 769	1 997	(1 997)	(142)	142	-	-	8 937	(8 937)
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	40 923	-	-	(2 678)	2 678	530	(530)	(1 244)	1 244	(109)	109	287	(287)
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	132 805	(266)	266	(2 941)	2 941	2 365	(2 365)	-	-	-	-	8 901	(8 901)
Łączny efekt brutto		(128)	128	(20 478)	20 478	1 534	(1 534)	(1 204)	1 204	(109)	109	(934)	934

Stan na 31/12/2014 (zbadane)		Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe		Ryzyko walutowe	
Pozycja w sprawozdaniu finansowym	wartość pozycji w tys. PLN	USD/PLN		EUR/PLN		CHF/PLN		CZK/PLN	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+15%	-15%	+5%	-5%	+5%	-5%	+5%	-5%
AKTYWA									
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	67 838	196	(196)	3 297	(3 297)	29	(29)	-	-
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	8 039	-	-	396	(396)	-	-	-	-
PASYWA									
Zobowiązania długoterminowe									
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	98 215	-	-	(4 875)	4 875	(36)	36	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe									
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	112 125	-	-	(2 139)	2 139	(3 468)	3 468	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	34 323	(426)	426	(1 337)	1 337	(187)	187	(50)	50
Łączny efekt brutto		(230)	230	(4 658)	4 658	(3 662)	3 662	(50)	50

33.3.2 Terminowe transakcje walutowe

Do zarządzania ryzykiem kursowym w 2015 i 2014 roku stosowano terminowe transakcje typu Forward na parze EUR / PLN.

Szczegóły zarządzania ryzykiem walutowym w Grupie zostały zawarte w Nocie 33.3.

Poniższe tabele przedstawiają zestawienie walutowych kontraktów forward niezrealizowanych odpowiednio na dzień 31 grudnia 2015 oraz 31 grudnia 2014 roku:

Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane):

Podmiot	Typ transakcji	Data zawarcia transakcji	Data rozliczenia transakcji	Para walut	Kwota w walucie bazowej	Kwota w walucie zmiennej tys. PLN	Wartość godziwa * tys. PLN
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	8 060	34 322	35
Pekao	forward	06.2015 - 12.2015	01.2016 - 12.2016	EUR/PLN	9 610	40 981	72
PKO BP	forward	07.2015 - 12.2015	01.2016 - 12.2016	EUR/PLN	12 400	53 330	24
Suma					31 070	132 892	113

Stan na 31 grudnia 2014 roku (zbadane):

Podmiot	Typ transakcji	Data zawarcia transakcji	Data rozliczenia transakcji	Para walut	Kwota w walucie bazowej	Kwota w walucie zmiennej tys. PLN	Wartość godziwa * tys. PLN
BZ WBK	forward	02.2014-10.2014	01.2015 - 10.2015	EUR/PLN	3 200	13 646	(98)
mBANK	forward	02.2014-12.2014	01.2015 - 12.2015	EUR/PLN	4 650	19 861	(104)
Millennium	forward	03.2014-05.2014	01.2015 - 04.2015	EUR/PLN	1 700	7 273	1
Pekao	forward	05.2014-12.2014	03.2015 - 12.2015	EUR/PLN	4 550	19 359	(218)
PKO BP	forward	07.2014-12.2014	05.2015 - 12.2015	EUR/PLN	5 350	22 880	(183)
RCB	forward	04.2014-05.2014	01.2015 - 03.2015	EUR/PLN	1 800	7 666	(31)
Suma					21 250	90 685	(633)

(*) wartość godziwa walutowych kontraktów forward 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 fxswap. Według hierarchii wartości godziwej jest to poziom 2.

33.4 Zarządzanie ryzykiem stóp procentowych

Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez Grupę w 2015 roku stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane najczęściej na okres od kilku dni do 3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Grupy. Ponadto Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. 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 denominowanych w CHF – LIBOR 6M CHF. 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, EURIBOR 3M oraz PRIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizuje się poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach: miesięcznych, kwartalnych i półrocznych.

33.4.1 Wrażliwość na wahania stóp procentowych

Przedstawione poniżej analizy wrażliwości oparto o stopień narażenia na ryzyko stóp procentowych pozostałych instrumentów finansowych na dzień bilansowy. W przypadku zobowiązań o oprocentowaniu zmiennym zakłada się na potrzeby analizy, że kwota zobowiązań niespłaconych na dzień bilansowy była niezapłacona przez cały rok. W sprawozdaniach wewnętrznych dotyczących ryzyka stopy procentowej dla kluczowych członków kierownictwa wykorzystuje się wahania w górę i w dół o 100 punktów bazowych w przypadku stóp opartych o WIBOR, EURIBOR, LIBOR, PRIBOR o 70 punktów bazowych. Wyniki przedstawione w poniższej tabeli odzwierciedlają ocenę kierownictwa dotyczącą prawdopodobnej zmiany stóp procentowych.

Wyniki analizy przedstawiono jako efekt brutto (przed podatkiem).

Stan na 31/12/2015 (zbadane)		Ryzyko stopy procentowej		Ryzyko stopy procentowej		Ryzyko stopy procentowej		Ryzyko stopy procentowej	
Pozycja w sprawozdaniu finansowym	wartość pozycji w tys. PLN	WIBOR		EURIBOR		LIBOR		PRIBOR	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+ 100 pb	- 100 pb	+ 70 pb	- 70 pb	+ 70 pb	- 70 pb	+70 pb	- 70 pb
AKTYWA									
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	2 032	20	(20)	-	-	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	150 633	1 506	(1 506)	-	-	-	-	-	-
PASYWA									
Zobowiązania długoterminowe									
Długoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	459 390	(4 470)	4 470	(87)	87	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	138 428	(768)	768	(432)	432	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe									
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	247 877	(1 309)	1 309	(135)	135	-	-	(684)	684
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	55 109	(150)	150	(279)	279	(6)	6	-	-
Łączny efekt brutto		(5 171)	5 171	(933)	933	(6)	6	(684)	684

Stan na 31/12/2014 (zbadane)		Ryzyko stopy procentowej		Ryzyko stopy procentowej		Ryzyko stopy procentowej		Ryzyko stopy procentowej	
Pozycja w sprawozdaniu finansowym	wartość pozycji w tys. PLN	WIBOR		EURIBOR		LIBOR		PRIBOR	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+ 100 pb	- 100 pb	+ 70 pb	- 70 pb	+ 70 pb	- 70 pb	+70 pb	- 70 pb
AKTYWA									
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	30	-	-	-	-	-	-	-	-
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	306 383	3 085	(3 085)	-	-	-	-	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	428 184	4 801	(4 801)	-	-	-	-	-	-
PASYWA									
Zobowiązania długoterminowe									
Długoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	208 077	(2 081)	2 081	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	190 836	(926)	926	(683)	683	(5)	5	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe									
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	92 124	(921)	921	-	-	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	127 742	(194)	194	(318)	318	(462)	462	-	-
Łączny efekt brutto		3 764	(3 764)	(1 001)	1 001	(467)	467	-	-

Wrażliwość na wahania stóp procentowych zobowiązania z tytułu opcji „put” na udziały niedające kontroli przedstawiono w Nocie 3.2.7 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

33.4.2 Transakcje otwarte na stopę procentową

W celu zaprezentowania efektów transakcji zabezpieczających zgodnie z ich treścią ekonomiczną Grupa (w spółce zależnej PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.) stosowała rachunkowość zabezpieczeń. W procesie zarządzania ryzykiem stopy procentowej Grupa wykorzystuje instrumenty finansowe IRS (wymiany strumienia odsetek swap).

Transakcje te zabezpieczają zmienne oprocentowanie kredytów inwestycyjnych oraz zobowiązań z tytułu leasingu. W wyniku przeprowadzenia testu na efektywność zabezpieczeń, dla poniższych instrumentów (IRS) wycena została odniesiona na kapitał własny Grupy.

Stan na 31 grudnia 2015 roku (zbadane):

Podmiot	Typ transakcji	Data zawarcia transakcji	Początek okresu	Koniec okresu	Kwota nominalna tys. PLN	Grupa płaci	Grupa otrzymuje	Wartość godziwa (*) tys. PLN
CITI Handlowy	IRS	09-04-2013	31-12-2015	01-05-2018	74 776	3,33%	WIBOR 1M + marża	(2 164)
SUMA								(2 164)
w tym dodatnia								-
w tym ujemna								(2 164)

Stan na 31 grudnia 2014 roku (zbadane):

Podmiot	Typ transakcji	Data zawarcia transakcji	Początek okresu	Koniec okresu	Kwota nominalna tys. PLN	Grupa płaci	Grupa otrzymuje	Wartość godziwa (*) tys. PLN
Pekao	IRS	31-10-2006	31-12-2014	31-12-2015	10 880	5,24%	WIBOR 1M + marża	(414)
CITI Handlowy	IRS	09-04-2013	31-12-2014	01-05-2018	74 776	3,33%	WIBOR 1M + marża	(2 869)
SUMA								(3 283)
w tym dodatnia								-
w tym ujemna								(3 283)

(*) wartość godziwa transakcji terminowych na stopę procentową ustalana jest w oparciu o zdyskontowane przyszłe przepływy z tytułu zawartych transakcji oparciu kalkulowane w o różnicę między ceną terminową a ceną transakcyjną. Wartość godziwa jest kalkulowana i dyskontowana przez bank według WIBOR 1M.

33.5 Zarządzanie ryzykiem kredytowym

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

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

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

Maksymalna ekspozycja na ryzyko kredytowe odpowiada wartości bilansowej posiadanych przez Grupę na dzień 31 grudnia 2015 roku należności w kwocie 636.134 tysięcy złotych. Ekspozycja ta jest ograniczona przez zabezpieczenia ustanowione na rzecz Grupy (w postaci między innymi gwarancji bankowych / ubezpieczeniowych, kaucji gwarancyjnych).

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

33.6 Zarządzanie ryzykiem płynności

Grupa może być narażona na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych). Na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz dzień 31 grudnia 2014 roku wskaźnik płynności bieżącej został przedstawiony w tabeli poniżej. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej krótkoterminowej płynności finansowej Grupa posiadała kredyt w rachunku bieżącym. Dodatkowo dla zabezpieczenia długoterminowej płynności finansowej Grupa korzystała z kredytów inwestycyjnych oraz leasingu (finansowanie inwestycji rzeczowych)

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (przekształcone*) tys. PLN
Aktywa obrotowe	1 089 100	1 408 307
Zobowiązania krótkoterminowe	1 172 708	1 119 625
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	(100 383)	(338 618)
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	(17 856)	(24 214)
Zobowiązania krótkoterminowe netto	<u>1 054 469</u>	<u>756 793</u>
Wskaźnik płynności bieżącej	<u>1,03</u>	<u>1,86</u>

Na dzień 31 grudnia 2015 uległ obniżeniu wskaźnik płynności bieżącej z poziomu 1,86 do 1,03. Spadek ten jest wynikiem akwizycji AWT oraz wypłat PDO sfinansowanych z własnych środków pieniężnych. W celu poprawy sytuacji płynnościowej w grudniu 2015 roku Jednostka dominująca zawarła umowę na długoterminowy kredyt z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju na refinansowanie akwizycji AWT w wysokości 100.000 tysięcy EUR. Dodatkowo w listopadzie została zawarta umowa długoterminowa kredytowa na finansowanie planowanych akwizycji oraz nakładów inwestycyjnych w wysokości 700.000 tysięcy złotych, z czego kwota udostępniona na 31 grudnia 2015 roku wynosiła 100.000 tysięcy złotych. Podjęte działania pozwolą na poprawę wskaźnika płynności bieżącej w kolejnych okresach sprawozdawczych. Szczegółowe informacje o dostępnych źródłach finansowania zewnętrznego zostały zaprezentowane w Nocie 27.2 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

33.6.1. Wymagalność zobowiązań finansowych Grupy na dzień bilansowy według daty wymagalności na podstawie umownych niedyskontowanych płatności (wraz z odsetkami płatnymi w przyszłości):

Stan na 31/12/2015	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej 5 lat	Razem tys. PLN
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	
Oprocentowane kredyty i pożyczki	32 959	233 658	459 499	19 893	746 009
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	395 948	4 124	3 343	217	403 632
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	58 347	35 579	22 896	-	116 822
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	21 710	51 376	155 335	54 967	283 388
Instrumenty pochodne	-	10	2 164	-	2 174
Zobowiązania z tytułu opcji „put” na udziały nie dające kontroli	-	-	155 198	-	155 198
Łącznie	508 964	324 747	798 435	75 077	1 707 223

Stan na 31/12/2014	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej 5 lat	Razem tys. PLN
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	
Oprocentowane kredyty i pożyczki	22 756	76 570	211 847	5 969	317 142
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	247 204	849	63	-	248 116
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	39 809	37 699	71 044	-	148 552
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	40 492	97 170	161 747	48 136	347 545
Pozostałe zobowiązania finansowe	3 934	-	-	-	3 934
Łącznie	354 195	212 288	444 701	54 105	1 065 289

34. Transakcje z podmiotami powiązаныmi

W 2015 i 2014 roku Skarb Państwa był dla Grupy PKP Cargo podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązаныmi z Grupą. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązаныmi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązаныne na podstawie jego najlepszej wiedzy.

34.1.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP

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

	Rok 2015 (zbadane)			
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązаныch	Należności od podmiotów powiązаныch	Zobowiązаныia wobec podmiotów powiązаныch
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Jednostka dominująca (PKP S.A.)	817	79 188	1 233	4 980
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	9 654	17 091	3 619	2 959
Jednostki stowarzyszone	8 130	1 483	2 566	54
Pozostałe podmioty powiązаныne z grupy PKP S.A.	43 990	1 060 490	6 445	98 794

	Rok 2014 (zbadane)			
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązаныch	Należności od podmiotów powiązаныch	Zobowiązаныia wobec podmiotów powiązаныch
	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN	tys. PLN
Jednostka dominująca (PKP S.A.)	(478)	103 828	1 026	6 584
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	5 848	7 137	2 160	530
Jednostki stowarzyszone	6 859	1 909	315	-
Pozostałe podmioty powiązаныne z grupy PKP S.A.	65 122	1 262 166	9 971	86 556

Transakcje zakupowe z jednostką dominującą (PKP S.A.) dotyczą w szczególności dzierżawy i najmu nieruchomości, dostawy mediów oraz usług w zakresie medycyny pracy.

Transakcje sprzedaży z pozostałymi podmiotami powiązаныmi grupy PKP S.A. 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 m.in. dostęp do infrastruktury kolejowej, dzierżawę nieruchomości, dostawę mediów, utrzymanie urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, zakup energii elektrycznej, zakup usług utrzymania sieci, eksploatację systemów informatycznych, zakup ulg przejazdowych dla pracowników, emerytów i rencistów.

34.1.2 Transakcje ze Skarbem Państwa

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku, nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą a Skarbem Państwa oraz podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. Transakcje w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 roku oraz w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2014 roku zawarte przez Grupę z pozostałymi podmiotami kontrolowanymi przez Skarb Państwa, związane są z bieżącą działalnością operacyjną Grupy. W 2015 roku najistotniejszymi dostawcami Grupy będącymi spółkami kontrolowanymi przez Skarb Państwa były następujące podmioty: LOTOS Paliwa Sp. z o.o. oraz PKN ORLEN S.A. Natomiast najistotniejszymi odbiorcami Grupy będącymi spółkami kontrolowanymi przez Skarb Państwa w 2015 roku następujące podmioty: Jastrzębska Spółka Węglowa S.A., Kompania Węglowa S.A., Węglokoks S.A., PKN ORLEN S.A. oraz PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

34.2 Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązanych

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Pożyczki udzielone podmiotom powiązanym	639	-
Pożyczki otrzymane od podmiotów powiązanych	3 407	-

34.3 Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

Wynagrodzenia Członków Zarządu Jednostki dominującej w roku obrotowym przedstawiały się następująco:	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Świadczenia krótkoterminowe	3 964	2 763
Świadczenia po okresie zatrudnienia	69	855
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	315	631
Razem	4 348	4 249

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej Jednostki dominującej w roku obrotowym przedstawiały się następująco:	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Świadczenia krótkoterminowe	1 219	837
Razem	1 219	837

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego (Pełnomocników-Dyrektorów Zarządzających) Jednostki dominującej w roku obrotowym przedstawiały się następująco:	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Świadczenia krótkoterminowe	1 999	1 422
Świadczenia po okresie zatrudnienia	181	-
Płatności na bazie akcji własnych	-	11
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	204	19
Razem	2 384	1 452

Wynagrodzenia Członków Zarządu Jednostek zależnych w roku obrotowym przedstawiały się następująco:	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Świadczenia krótkoterminowe	6 553	4 412
Świadczenia po okresie zatrudnienia	611	1 576
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	264	118
Razem	7 428	6 106

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej Jednostek zależnych w roku obrotowym przedstawiały się następująco:	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Świadczenia krótkoterminowe	1 125	1 103
Razem	1 125	1 103

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego (Pełnomocników-Dyrektorów Zarządzających) Jednostek zależnych w roku obrotowym przedstawiały się następująco:	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys. PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN
Świadczenia krótkoterminowe	3 687	2 197
Świadczenia po okresie zatrudnienia	337	-
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	96	50
Razem	4 120	2 247

W ciągu roku 2015 jak i roku 2014 Członkowie Zarządu oraz Członkowie Rady Nadzorczej Jednostki dominującej jak i spółek zależnych Grupy nie udzielili jak i nie otrzymali żadnych pożyczek oraz gwarancji.

35. Umowy leasingu operacyjnego

35.1 Spółka jako leasingobiorca

35.1.1 Warunki leasingu

Umowy leasingu operacyjnego w Grupie obejmują głównie leasing nieruchomości gruntowych wraz z zabudową oraz leasing lokomotyw.

Dodatkowo, pozycja obejmuje zawartą przez Jednostkę dominującą w trakcie 2015 roku umowę na wynajem nowego biurowca dla swojej siedziby w Katowicach. Umowa obowiązuje do końca września 2022 roku.

35.1.2 Opłaty leasingowe ujęte jako koszt danego okresu

	Rok zakończony 31/12/2015 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane)
	tys. PLN	tys. PLN
Minimalne opłaty leasingowe	130 129	80 223
Opłaty otrzymane z tytułu podnajmu (subleasing)	(1 163)	-
	128 966	80 223

35.1.2.1 Przyszłe minimalne opłaty leasingowe z tytułu nieodwołalnych umów leasingu operacyjnego

	Stan na 31/12/2015 (zbadane)	Stan na 31/12/2014 (zbadane)
	tys. PLN	tys. PLN
Do roku	61 827	62 753
Od 1 roku do 5 lat	47 886	15 248
Ponad 5 lat	11 347	11 517
	121 060	89 518

36. Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

W 2015 roku Jednostka dominująca podpisała umowę z kontrahentem na dostawę 15 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 Jednostka dominująca ma możliwość odstąpienia od skorzystania w tym zakresie z usług dostawcy. Zgodnie z harmonogramem lokomotywy będą dostarczane okresie od stycznia 2016 roku do czerwca 2017 roku. Na dzień 31 grudnia 2015 roku łączna wartość przyszłego zobowiązania w zakresie zamówienia podstawowego wynosi 72.083 tysięcy EUR, co stanowi równowartość 307.182 tysięcy złotych.

Umowa przewiduje możliwość rozszerzenia dostawy o kolejnych 5 lokomotyw wielosystemowych wraz z usługami dodatkowymi. Wartość umowy w zakresie opcji dodatkowej wynosi 26.038 tysięcy EUR, co stanowi równowartość 110.962 tysięcy złotych.

Ponadto, na dzień 31 grudnia 2015 roku Jednostka dominująca, posiada przyszłe zobowiązania inwestycyjne w związku z zawartymi w poprzednich latach, a niezrealizowanymi na dzień bilansowy umowami:

- a) na wykonanie modernizacji lokomotyw spalinowych serii SM-48 w wysokości 13.920 tysięcy złotych;
- b) na wykonanie i dostawę wagonów platform kontenerowych serii Sggrss w wysokości 5.750 tysięcy złotych. Przedmiotowa umowa objęta jest dofinansowaniem do wysokości 30% umowy.

Pozostałe spółki z Grupy nie posiadają istotnych zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe.

37. Warunkowe umowy nabycia aktywów przez spółki Grupy PKP CARGO

W dniu 16 listopada 2015 roku:

- PKP Cargotabor Usługi Sp. z o.o. (zwaną dalej PKP CU), jako kupujący, PKP CARGO S.A., jako gwarant oraz PKN ORLEN S.A. jako sprzedający, zawarły warunkową zobowiązującą umowę sprzedaży 40.796 udziałów stanowiących około 99,85% udziałów w kapitale zakładowym ORLEN KolTrans Sp. z o.o. (zwaną dalej „KolTrans”) za łączną cenę 192.248 tysięcy złotych,
- PKP CARGO S.A. zawarło z Euronafit Trzebinia Sp. z o.o. (zwaną dalej „Euronafit”) warunkową zobowiązującą umowę sprzedaży zorganizowanej części przedsiębiorstwa (ZCP) Euronafit, w ramach której Euronafit świadczy usługi transportu kolejowego, usługi obsługi bocznic kolejowych oraz usługi robót torowych i usługi naprawy taboru szynowego za łączną cenę 59.397 tysięcy złotych. ZCP zostanie nabyta przez PKP CARGO S.A. lub inną spółkę z Grupy PKP CARGO, w tym przez KolTrans po uprzednim nabyciu Udziałów KolTrans przez PKP CARGO S.A.

Umowy przewidują świadczenia gwarancyjne w przypadku nie wywiązania się przez strony z warunków określonych w umowie.

W przypadku umowy sprzedaży KolTrans najwyższe świadczenie gwarancyjne wynosi:

- a) 25% ceny sprzedaży udziałów na rzecz PKP CU,
- b) 35% ceny sprzedaży udziałów na rzecz PKN ORLEN S.A.

W przypadku umowy sprzedaży ZCP najwyższe świadczenie gwarancyjne wynosi:

- a) 25% ceny sprzedaży na rzecz PKP CARGO S.A. lub innej spółki zależnej,
- b) 35% ceny sprzedaży na rzecz Euronafit.

Strony nie są uprawnione do dochodzenia kwot przekraczających zastrzeżone świadczenia gwarancyjne.

Aby transakcja mogła zostać zrealizowana konieczne jest spełnienie kilku warunków zawieszających, w tym uzyskanie zgody UOKiK. Jednostka dominująca spodziewa się uzyskania decyzji UOKiK w pierwszej połowie 2016 roku, co warunkuje finalizację transakcji.

Do dnia sporządzenia niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego PKP CU otrzymała zawiadomienie od PKN ORLEN S.A. o spełnieniu się dwóch określonych w umowie warunków zawieszających.

38. Zobowiązania warunkowe

	Stan na 31/12/2015 (zbadane) tys.PLN	Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys.PLN
Gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Grupy (i)	77 181	36 431
Postępowania UOKiK (ii)	-	9 946
Pozostałe zobowiązania warunkowe (iii)	98 397	75 797
Razem	175 578	122 174

(i) Gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Grupy

Na dzień 31 grudnia 2015 roku oraz 31 grudnia 2014 roku Grupa jako zobowiązania warunkowe ujmuje gwarancje wystawione przez banki na zlecenie jednostek wchodzących w skład Grupy PKP CARGO. Pozycja obejmuje głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych oraz wadła.

Wzrost zobowiązań warunkowych z tytułu gwarancji bankowych w okresie 12 miesięcy 2015 roku jest głównie efektem przejętych zobowiązań warunkowych w ramach transakcji nabycia AWT.

(ii) Postępowania prowadzone przez UOKiK

W związku z wyrokiem Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 23 listopada 2015 roku w sprawie decyzji Prezesa UOKiK nr RWR 44/2012 z dnia 31 grudnia 2012 roku Grupa zaprzestała ujmować zobowiązania warunkowe wobec UOKiK. Informacja na temat przedmiotowej sprawy została opisana w Nocie 32 niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

(iii) Pozostałe zobowiązania warunkowe

Pozycja obejmuje otrzymane przez Jednostkę dominującą wezwania do zapłaty oraz zgłoszone w ramach postępowań sądowych roszczenia wobec Jednostki dominującej, w przypadku których prawdopodobieństwo wypływu środków pieniężnych oceniane jest jako niewielkie. Ocena ta może ulec zmianie w kolejnych okresach, w wyniku zaistnienia zdarzeń przyszłych.

W wyniku zawartego w dniu 11 stycznia 2016 roku porozumienia pomiędzy Jednostką dominującą a jednym z kontrahentów strony porozumienia rzekły się wzajemnych roszczeń wobec siebie, w związku z powyższym w stosunku do dnia bilansowego zobowiązania warunkowe Grupy zmniejszyły się o kwotę 15.281 tysięcy złotych.

Ponadto, pozostałe zobowiązania warunkowe obejmują głównie zawarte przez spółkę zależną PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. umowy gwarancyjne z prawem regresu z firmą ubezpieczeniową. Na dzień 31 grudnia 2015 roku wartość zawartych przez PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. umów ubezpieczeniowych wynosiła 27.600 tysięcy złotych, natomiast na dzień 31 grudnia 2014 roku wynosiła 27.100 tysięcy złotych.

W dniu 30 stycznia 2015 roku Jednostka dominująca otrzymała zawiadomienie o wszczęciu postępowania administracyjnego przez Prezesa UTK w sprawie nałożenia kary pieniężnej na Jednostkę dominującą za prowadzenie działalności bez dokumentu uprawniającego tj. zarządzanie infrastrukturą kolejową bez autoryzacji bezpieczeństwa. Na dzień 31 grudnia 2015 roku kwota potencjalnego zobowiązania warunkowego wynikającego z prowadzonego postępowania i prawdopodobieństwo jej zapłaty nie są znane. W ramach prowadzonego postępowania Jednostka dominująca skorzystała z przysługującego jej prawa do wypowiedzenia się w zakresie zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji. W dniu 1 marca 2016 roku Jednostka dominująca otrzymała zawiadomienie od Prezesa UTK o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy przypadającego na dzień 31 maja 2016 roku.

39. Zdarzenia po dniu bilansowym

Po dniu bilansowym nie wystąpiły istotne zdarzenia mające wpływ na działalność Grupy.

40. Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 17 marca 2016 roku.

Zarząd Spółki

Maciej Libiszewski

Prezes Zarządu

Dariusz Browarek

Członek Zarządu

Warszawa, dnia 17 marca 2016 roku



pkpcargo.com



SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
ZA ROK OBROTOWY 2015

**SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
ZA ROK OBROTOWY 2015**

SPIS TREŚCI

1.	Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	5
2.	Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	7
2.1.	Podstawowe informacje o Grupie Kapitałowej PKP CARGO	7
2.2.	Jednostki podlegające konsolidacji	7
2.3.	Struktura organizacyjna Grupy Kapitałowej PKP CARGO	10
2.4.	Skutki zmian w strukturze Spółki i Grupy Kapitałowej	12
2.5.	Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką i Grupą	14
2.6.	Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami	15
3.	Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	16
3.1.	Otoczenie makroekonomiczne	16
3.2.	Działalność przewozowa	23
3.2.1.	Rynek transportu kolejowego w Polsce	23
3.2.2.	Pozycja Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Polsce	24
3.2.3.	Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej	25
3.2.4.	Pozycja Grupy AWT na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej	26
3.2.5.	Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO	28
3.3.	Pozostałe usługi	31
3.4.	Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia	32
3.5.	Informacje dotyczące zatrudnienia	32
3.6.	Inwestycje Grupy PKP CARGO	34
3.6.1.	Nakłady inwestycyjne	34
3.6.2.	Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych	35
4.	Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	36
4.1.	Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe	36
4.1.1.	Sprawozdanie z całkowitych dochodów	36
4.1.2.	Charakterystyka struktury aktywów i pasywów	40
4.1.3.	Sprawozdanie z przepływów pieniężnych	43
4.1.4.	Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne	44
4.2.	Informacje o majątku produkcyjnym	45
4.2.1.	Tabor	45
4.2.2.	Nieruchomości	46
4.3.	Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO	47
4.3.1.	Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek	47
4.3.2.	Informacje o udzielonych pożyczkach	47
4.3.3.	Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach	48
4.3.4.	Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych	48
4.3.5.	Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi	48
4.3.6.	Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO	48
4.3.7.	Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Grupy PKP CARGO	49
4.4.	Istotne czynniki ryzyka i zagrożenia	49
4.4.1.	Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk	49
4.4.2.	Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez Grupę PKP CARGO celach i metodach zarządzania ryzykiem finansowym	55
5.	Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Grupy PKP CARGO	56
5.1.	Istotne informacje i zdarzenia	56
5.2.	Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Grupę PKP CARGO	64
5.3.	Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Grupy PKP CARGO	67
5.4.	Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	70
6.	Polityka rozwoju Grupy	71
6.1.	Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Grupy PKP CARGO	71
6.2.	Opis perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym	73

7.	Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	74
7.1.	Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.	74
7.1.1.	Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie wpływów z emisji.....	74
7.1.2.	Informacje o umowach mogących w przyszłości wpłynąć na zmianę w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy	74
7.1.3.	Nabycie akcji własnych.....	74
7.1.4.	Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych	74
7.1.5.	Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	74
7.1.6.	Wyłacone lub zadeklarowane dywidendy.....	75
7.2.	Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi.....	76
7.3.	Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej.....	76
7.4.	Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju.....	76
7.5.	Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego.....	78
7.6.	Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze	79
7.7.	Informacja o wynagrodzeniach osób zarządzających i nadzorujących Jednostkę Dominującą oraz kluczowych menadżerów	80
7.7.1.	Ogólna informacja na temat przyjętego w Jednostce Dominującej systemu wynagrodzeń	80
7.7.2.	Wartość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu i Rady Nadzorczej	81
7.7.3.	Umowy zawarte między PKP CARGO S.A. a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w określonych przypadkach	82
7.7.4.	Wskazanie istotnych zmian, które w ciągu ostatniego roku obrotowego nastąpiły w polityce wynagrodzeń, lub informacje o ich braku.....	83
7.7.5.	Ocena funkcjonowania polityki wynagrodzeń z punktu widzenia realizacji jej celów, w szczególności długoterminowego wzrostu wartości dla akcjonariuszy i stabilności funkcjonowania przedsiębiorstwa	83
7.8.	Informacje dotyczące sprawozdania finansowego.....	83
7.8.1.	Informacje o umowie zawartej z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdania finansowego.....	83
7.8.2.	Zasady sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego.....	84
7.8.3.	Opis nietypowych pozycji w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO	84
7.8.4.	Opis istotnych pozycji pozabilansowych.....	84
8.	Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego.....	85
8.1.	Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny.....	85
8.2.	Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia	85
8.3.	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	86
8.4.	Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji	87
8.5.	Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnień	89
8.6.	Ograniczenia odnośnie do wykonywania prawa głosu	89
8.7.	Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.	90
8.8.	Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień	91
8.9.	Zasady zmiany statutu lub umowy spółki PKP CARGO S.A.	91
8.10.	Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania	92
8.11.	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	93
9.	Relacje Inwestorskie.....	102
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.....	105

SPIS TABEL

Tabela 1 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	5
Tabela 2 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej raportowanym, a skorygowanym	6
Tabela 3 Spółki, w których PKP CARGO S.A. posiadała bezpośrednio udziały lub akcje wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r..15	
Tabela 4 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w 2014 i 2015 oraz w IV kwartale 2014 r. i 2015 r.*	30
Tabela 5 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w 2014 i 2015 oraz w IV kwartale 2014 r. i 2015 r.	30
Tabela 6 Średnia odległość Grupy PKP CARGO w 2014 i 2015 oraz w IV kwartale 2014 r. i 2015 r.*	30
Tabela 7 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO (dotyczy pracowników czynnych) 32	
Tabela 8 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO (dotyczy pracowników czynnych) 32	
Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w okresie 12 miesięcy 2015 r. oraz 2014 r. w Grupie PKP CARGO (dotyczy pracowników czynnych)	33
Tabela 10 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO (dotyczy pracowników czynnych)	33
Tabela 11 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO (dotyczy pracowników czynnych)	33
Tabela 12 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r. w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne (tys. zł)	34
Tabela 13 Wyniki Grupy PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r. (tys. zł)	37
Tabela 14 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r. (tys. zł)	37
Tabela 15 Koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r. (tys. zł)	38
Tabela 16 Działalność finansowa Grupy PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r. (tys. zł)	39
Tabela 17 Analiza pozioma i pionowa aktywów (tys. zł)	40
Tabela 18 Analiza pozioma i pionowa pasywów (tys. zł)	42
Tabela 19 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r.	43
Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne w 2015 r. w porównaniu do 2014 r.	44
Tabela 21 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności	45
Tabela 22 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO wagonów wg własności	46
Tabela 23 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.12.2015 r. wobec 31.12.2014 r.	46
Tabela 24 Istotne informacje i zdarzenia, które wystąpiły w 2015 r. oraz po dniu bilansowym	56
Tabela 25 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające	74
Tabela 26 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	75
Tabela 27 Wydatki z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2015 r. (zł)	81
Tabela 28 Koszty z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2015 r. (zł) 82	
Tabela 29 Łączne wynagrodzenia podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych (zł netto)	83
Tabela 30 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2014 r.	87
Tabela 31 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2015 r.	88
Tabela 32 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień przekazania raportu	88
Tabela 33 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	89
Tabela 34 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2015 r. do dnia przekazania raportu	94
Tabela 35 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2015 r. do dnia przekazania raportu	98
Tabela 36 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2015 r. do dnia przekazania raportu	100
Tabela 37 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2015 r. do dnia przekazania raportu	101
Tabela 38 Wydarzenia i działania realizowane w ramach relacji inwestorskich w 2015 r.	104

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Struktura Grupy PKP CARGO na dzień 31.12.2015 r.....	11
Rysunek 2 Struktura Grupy AWT na dzień 31.12.2015 r.	12
Rysunek 3 Dynamika PKB w Polsce w latach 2011-2014 rocznie oraz prognoza na lata 2015-2017	16
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2011-2014 rocznie oraz prognoza na lata 2015-2017.....	16
Rysunek 5 Ceny węgla na rynku ARA w porównaniu do RB*	19
Rysunek 6 Wydobywanie węgla kamiennego w Republice Czeskiej w latach 2013-2015 (w tys. ton).....	21
Rysunek 7 Wydobywanie węgla brunatnego w Republice Czeskiej w latach 2013-2015 (w tys. ton)	21
Rysunek 8 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2013-2015 (mln ton)23	
Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2013-2015 (mld tkm)24	
Rysunek 10 Udział Grupy PKP CARGO w przewiezionej masie towarowej w 2014 r. i w 2015 r. w Polsce.....	24
Rysunek 11 Udział Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w 2014 r. i w 2015 r. w Polsce.....	24
Rysunek 12 Udziały rynkowe operatorów kolejowych wg masy towarowej i wg wykonanej pracy przewozowej w 2015 r. w Polsce.....	25
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy według przewiezionej masy w Czechach w poszczególnych kwartałach 2013-2015 (mln ton).....	26
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy według wykonanej pracy w Czechach w poszczególnych kwartałach 2013-2015 (mld tkm).....	26
Rysunek 15 Udział AWT a.s. w przewiezionej masie towarowej w 2014 r. i w 2015 r. w Republice Czeskiej	27
Rysunek 16 Udział AWT a.s. w zrealizowanej pracy przewozowej w 2014 r. i w 2015 r. w Republice Czeskiej	27
Rysunek 17 Udziały rynkowe operatorów kolejowych wg pracy przewozowej eksploatacyjnej w 2014 r. w obrębie Republiki Czeskiej (btkm).....	27
Rysunek 18 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki Dominującej	95

1. Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Tabela 1 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w tys. PLN		w tys. EUR	
	12 miesięcy*	12 miesięcy**	12 miesięcy*	12 miesięcy**
	2015 (zbadane)	2014 dane przekształcone*****	2015 (zbadane)	2014 dane przekształcone*****
Przychody z działalności operacyjnej	4 554 133	4 274 335	1 088 256	1 020 298
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	55 911	120 927	13 360	28 866
Zysk przed opodatkowaniem	11 848	93 521	2 831	22 324
Zysk (strata) netto	31 411	78 282	7 506	18 686
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	108 892	43 759	26 021	10 445
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej***	166 970	386 258	39 899	92 201
Skorygowany zysk (strata) przed opodatkowaniem***	122 907	358 852	29 370	85 659
Skorygowany zysk (strata) netto***	95 191	293 200	22 747	69 988
Skorygowane całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej***	172 672	258 677	41 262	61 747
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 524 924	44 786 917	44 524 924
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 790 878	44 786 917	44 790 878
Zysk (strata) na akcję (zł, EUR)	0,70	1,70	0,17	0,41
Skorygowany zysk (strata) na akcję (zł, EUR)***	2,13	6,59	0,51	1,57
Zysk (strata) rozwodniony na akcję (zł, EUR)	0,70	1,70	0,17	0,41
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej****	387 502	559 932	92 597	133 658
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-515 199	-238 743	-123 112	-56 989
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-29 447	-155 711	-7 037	-37 169
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-157 144	165 478	-37 551	39 500

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2014
Akty trwałe	4 979 501	4 254 465	1 168 486	998 162
Akty wa obrotowe	1 089 100	1 408 307	255 567	330 410
Akty trwałe zaklasyfikowane, jako przeznaczone do sprzedaży	44 061	17 560	10 339	4 120
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	525 483	525 384
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 353 866	3 331 793	787 015	781 689
Kapitał własny przypadający udziałom niedającym kontroli	-	63 500	-	14 898
Zobowiązania długoterminowe	1 586 088	1 165 414	372 190	273 424
Zobowiązania krótkoterminowe	1 172 708	1 119 625	275 187	262 681

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 r. sporządzone według MSSF UE

* za każdym razem, gdy w Sprawozdaniu będzie mowa o 2015 r., należy przez to rozumieć 12 miesięcy zakończonych 31/12/2015

** za każdym razem, gdy w Sprawozdaniu będzie mowa o 2014 r., należy przez to rozumieć 12 miesięcy zakończonych 31/12/2014

*** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia spółki AWT w kwocie 137,8 mln zł, odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządu oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, natomiast w 2014 r. dokonano korekty o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządu oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł

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

***** przekształcenie danych porównawczych zostało szczegółowo opisane w nocie 5 Roczego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

W okresach objętych Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym, do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 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 - 31.12.2015 r. - 4,1848 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2014 r. - 4,1893 PLN/EUR.

Tabela 2 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej raportowanym, a skorygowanym

Grupa PKP CARGO	w tys. PLN		w tys. EUR	
	2015	2014 dane przekształcone**	2015	2014 dane przekształcone**
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	55 911	120 927	13 360	28 866
Korekty:				
Przychody operacyjne				
Okazjonalne nabycie AWT	137 779	-	32 924	-
Koszty działalności operacyjnej				
PDO I	-	265 331	-	63 335
PDO II	70 179	-	16 770	-
Odpis aktualizujący wartość aktywów	178 659	-	42 692	-
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej*	166 970	386 258	39 899	92 201

Zródło: Opracowanie własne

*dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia spółki AWT w kwocie 137,8 mln zł, odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządu oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, natomiast w 2014r. dokonano korekty o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządu oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł

**przekształcenie danych porównawczych zostało szczegółowo opisane w nocie 5 Roczego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

2.1. Podstawowe informacje o Grupie Kapitałowej PKP CARGO¹

Grupa PKP CARGO jest drugim największym operatorem kolejowych przewozów towarowych w Unii Europejskiej („UE”). Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzenie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. W chwili obecnej, Grupa pozostaje liderem na rynku polskim (wg UTK²) oraz posiada pozycję drugiego największego przewoźnika na rynku czeskim (wg SZDC³). Niezależnie od wymienionych obszarów, Grupa prowadzi i stale rozwija działalność operacyjną na terenie Czech, Słowacji, Niemiec, Austrii, Belgii, Holandii, Litwy oraz Węgier.

Ofertą Grupy jest kompleksowa obsługa logistyczna, w której, niezależnie od usługi kolejowego transportu towarów, realizowane są następujące usługi wspierające i dopełniające ofertę:

- logistyka intermodalna;
- spedycja (krajowa i międzynarodowa);
- usługi terminalowe – przeładunek i składowanie towarów na terminalach intermodalnych oraz konwencjonalnych;
- usługi bocznicowe i trakcyjne;
- utrzymanie i naprawa taboru;
- działalność rekultywacyjna.

2.2. Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 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.

Dodatkowo w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2015 r. metodą praw własności wyceniane są następujące spółki:

- COSCO POLAND Sp. z o.o.
- Pol – Rail S.r.l.

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

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

² Urząd Transportu Kolejowego

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

- 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.

Z dniem 1 kwietnia 2015 r. PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. zawiesiła prowadzenie działalności gospodarczej na okres 9 miesięcy, tj. do końca 2015 r., jednakże z dniem 1 lipca 2015 r. została ona wznowiona.

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 jedynemu 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.

Prezes UTK wydał w kwietniu 2015 r. CARGOTOR Sp. z o.o. autoryzację bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej, co pozwala na udostępnianie przewoźnikom infrastruktury kolejowej.

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 Reaktivace 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.

2.3. Struktura organizacyjna Grupy Kapitałowej PKP CARGO

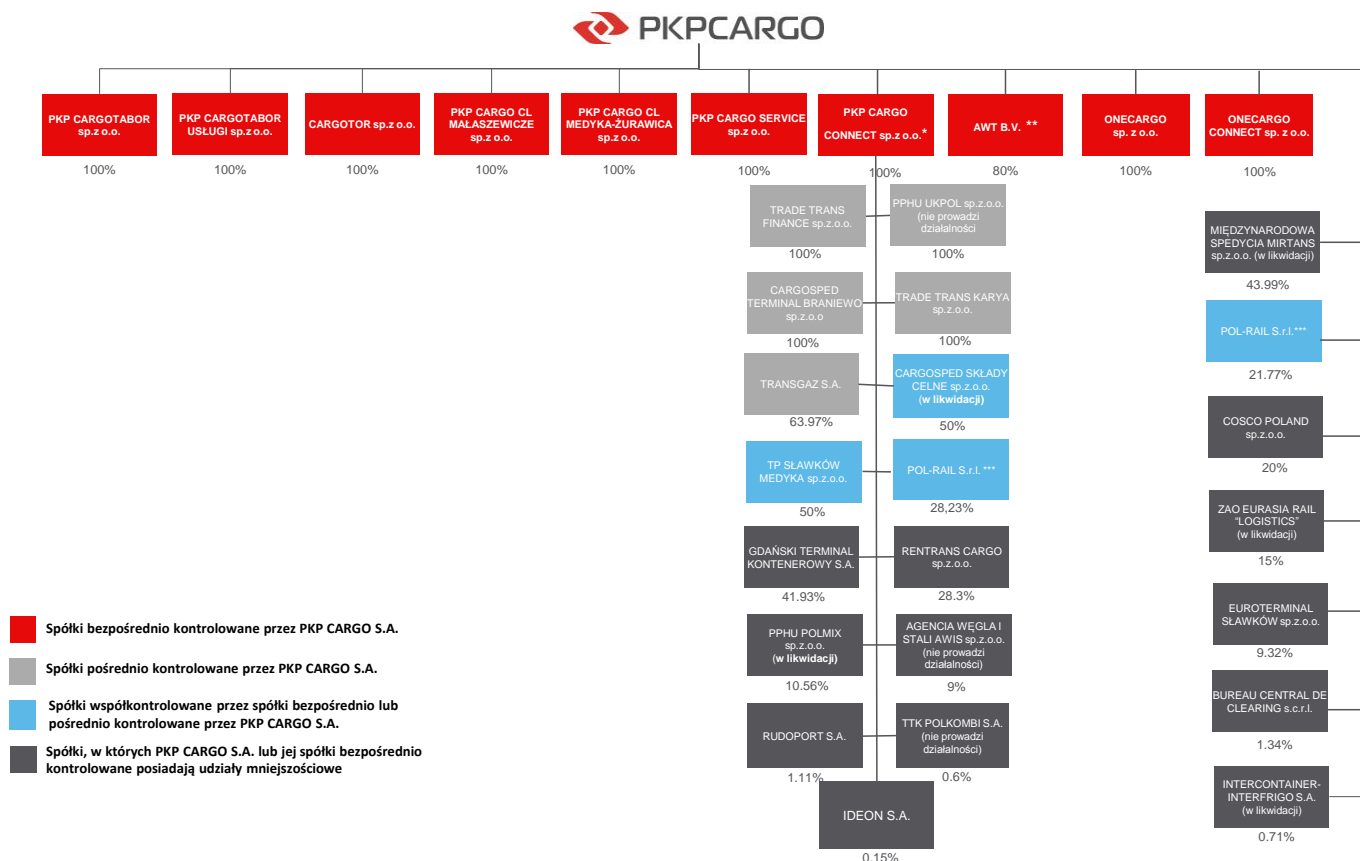
Na dzień 31 grudnia 2015 r. w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A., wchodziło 29 spółek zależnych – kontrolowanych przez PKP CARGO S.A. bezpośrednio lub pośrednio (poprzez podmioty kontrolowane przez PKP CARGO S.A.), w tym:

- 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 5 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz 8 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez AWT B.V.,
- 6 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 2015 r.:

Rysunek 1 Struktura Grupy PKP CARGO na dzień 31.12.2015 r.

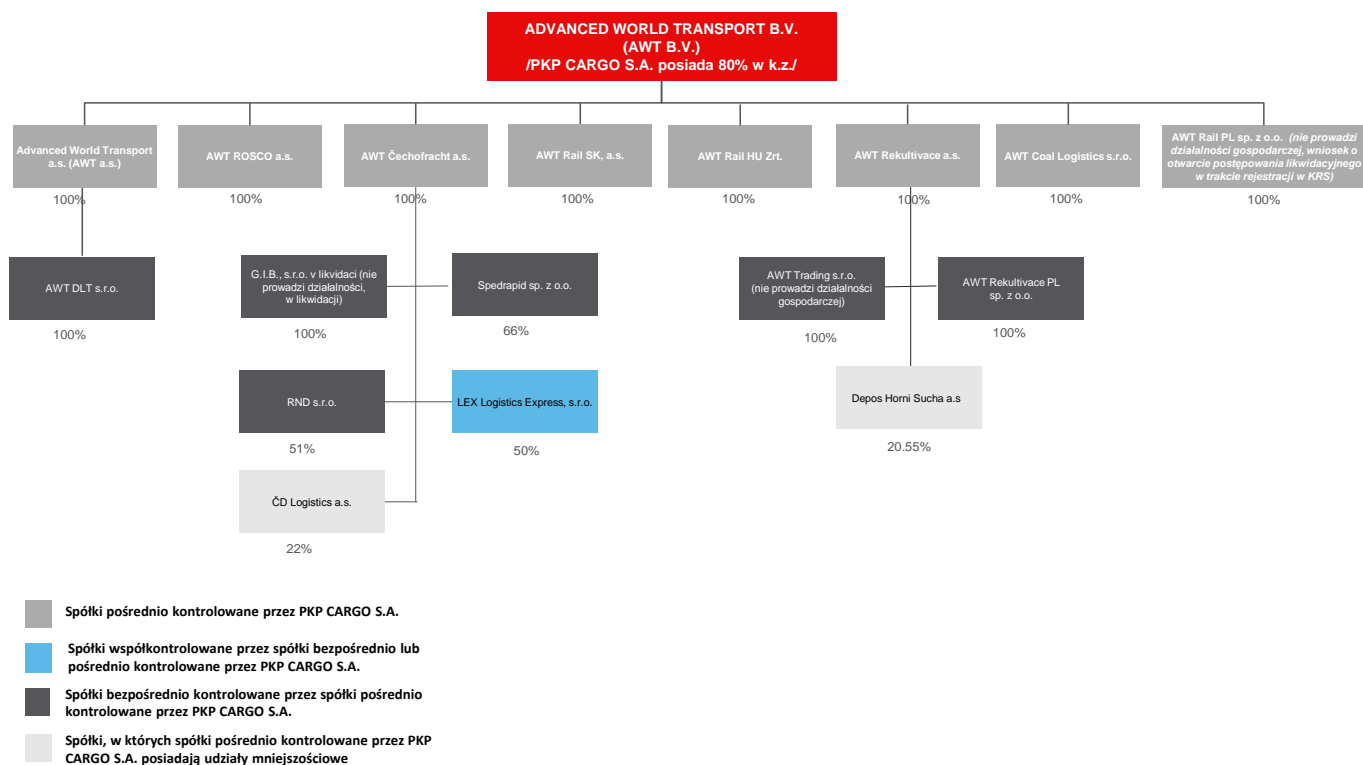


* W dniu 31.12.2015 w KRS zostało zarejestrowane połączenie spółek PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. i CARGOSPED sp. z o.o.

** 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 2

*** 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 z 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 2 Struktura Grupy AWT na dzień 31.12.2015 r.



2.4. Skutki zmian w strukturze Spółki i Grupy Kapitałowej

W 2015 r. PKP CARGO S.A. nabyła udziały i akcje w jej spółkach zależnych:

- w dniu 5 lutego 2015 r. PKP CARGO S.A. nabyła w spółce PS TRADE TRANS sp. z o.o. (obecnie: PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.) z siedzibą w Warszawie 640 udziałów, reprezentujących łącznie 44,44% kapitału zakładowego tej spółki, znajdujących się w posiadaniu Trade Trans Invest a.s. z siedzibą w Bratysławie. W wyniku tej transakcji, PKP CARGO S.A. stała się jedynym wspólnikiem w tej spółce, posiadającym 100% udziału w jej kapitale zakładowym. Przeprowadzone zmiany miały na celu przejęcie pełnej kontroli nad spółką w celu optymalizacji struktury Grupy PKP CARGO, w tym m.in. w zakresie prowadzenia działalności spedycyjnej i terminalowej.
- w dniu 5 lutego 2015 r. PKP CARGO S.A. nabyła w spółce PKP CARGO International a.s. w likwidacji z siedzibą w Bratysławie 490 akcji, reprezentujących łącznie 49% kapitału zakładowego tej spółki, znajdujących się w posiadaniu Rail Cargo Spedition a.s. z siedzibą w Bratysławie. W wyniku tej transakcji PKP CARGO S.A. stała się jedynym akcjonariuszem w tej spółce, posiadającym 100% udziału w jej kapitale zakładowym. W lipcu 2015 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO International a.s. w likwidacji dokonało podziału masy likwidacyjnej spółki. Wypłata środków pieniężnych z masy likwidacyjnej na rzecz jedynego akcjonariusza - PKP CARGO S.A. nastąpiła w dniu 5 sierpnia 2015 r. Zakończenie procesu likwidacyjnego PKP CARGO International a.s. nastąpiło 26 listopada 2015 r. (spółka wykreślona została ze słowackiego rejestru przedsiębiorców). Opisane powyżej nabycie akcji w spółce PKP CARGO International a.s. w likwidacji miało na celu przyspieszenie procesu likwidacji tej spółki.

Równolegle w ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO, PS TRADE TRANS sp. z o.o. (obecnie: PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.) 5 lutego 2015 r. dokonała zbycia na rzecz Trade Trans Invest 20% udziałów spółki Rail Cargo Service Sp. z o.o. z siedzibą we Wrocławiu, 37,7% udziałów Rail Cargo Spedition GmbH z siedzibą w Wiedniu (Austria) oraz 23,9% udziałów S.C. Trade Trans Terminal SRL z siedzibą w Curtici (Rumunia). W wyniku tych transakcji, PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. nie posiada już żadnych udziałów w tych spółkach. Transakcje te miały na celu optymalizację struktury Grupy Kapitałowej CARGO CONNECT.

W dniu 31 marca 2015 r. PKP CARGO International a.s. w likwidacji zawarła z CFL CARGO S.A. umowę sprzedaży 31 udziałów (wszystkich, jakie posiadała, tj. 50% kapitału zakładowego) spółki PKP CARGO CFL International S.A. w likwidacji. W wyniku tej transakcji PKP CARGO International a.s. w likwidacji, nie posiada już żadnych udziałów w spółce PKP CARGO CFL International S.A. w likwidacji. Opisana powyżej sprzedaż udziałów w spółce PKP CARGO CFL International S.A. w likwidacji miała na celu przyspieszenie procesu likwidacji spółki PKP CARGO International a.s. w likwidacji.

Ponadto PKP CARGO S.A. objęła udziały w nowoutworzonych spółkach kapitałowych - w których posiada 100% udziałów w kapitałach zakładowych (spółki jednoosobowe PKP CARGO S.A.). Spółki zostały zarejestrowane w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego. Spółkami tymi są:

- ONECARGO CONNECT Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (data rejestracji w KRS: 11.03.2015 r.) oraz
- ONECARGO Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (data rejestracji w KRS: 13.03.2015 r.).

Z dniem 28 maja 2015r. PKP CARGO S.A. nabyła w spółce Advanced World Transport B.V. z siedzibą w Amsterdamie (Holandia) 60.000 udziałów, reprezentujących łącznie 80% kapitału zakładowego tej spółki. Drugim Wspólnikiem tej spółki, posiadającym 15.000 udziałów, reprezentujących łącznie 20% kapitału zakładowego AWT B.V., jest spółka MINEZIT SE z siedzibą w Pradze (Czechy). Spółka AWT B.V. posiada w swojej grupie kapitałowej:

- 8 spółek zależnych - bezpośrednio kontrolowanych przez AWT B.V.,
- 7 spółek pośrednio kontrolowanych przez AWT B.V.,
- 1 spółkę współkontrolowaną przez spółkę zależną AWT B.V.,
- 2 spółki, w których spółki zależne AWT B.V. posiadają mniejszościowy udział w kapitale zakładowym.

Przedmiotem działalności AWT są przede wszystkim kompleksowe usługi towarowego transportu kolejowego. AWT świadczy usługi głównie na terenie Czech. W następstwie przejęcia, Grupa zwiększyła swą obecność na tym rynku.

Równocześnie z zawarciem Umowy zakupu AWT B.V., PKP CARGO S.A. zawarła ze spółką Minezit SE („MSE”), umowę pomiędzy wspólnikami w odniesieniu do AWT („Umowa Wspólników”). Umowa ta przewiduje m.in. uprawnienie MSE do żądania odkupu przez Spółkę wszystkich udziałów w AWT posiadanych przez MSE („Opcja Sprzedaży”) oraz uprawnienie Spółki do żądania sprzedaży przez MSE na rzecz Spółki wszystkich udziałów w AWT posiadanych przez MSE („Opcja Kupna”). Dodatkowo Umowa Wspólników przyznaje Spółce prawo pierwszeństwa nabycia udziałów w AWT posiadanych przez MSE w przypadku ich sprzedaży przez MSE oraz prawo przyłączenia się przez MSE do sprzedaży udziałów w AWT posiadanych przez Spółkę, w przypadku ich zbycia przez Spółkę.

Opcja Sprzedaży może zostać wykonana przez MSE w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2020 r. za cenę rynkową obliczoną zgodnie ze wzorem zawartym w Umowie Wspólników, której wysokość jest uzależniona od skonsolidowanego wskaźnika EBITDA Grupy AWT i zadłużenia netto Grupy AWT, jednak nie niższą niż 27 mln EUR.

Spółka będzie uprawniona do wykonania Opcji Kupna w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2021 r. za cenę rynkową obliczoną zgodnie ze wzorem zawartym w Umowie Wspólników w odniesieniu do EBITDA Grupy AWT i zadłużenia netto Grupy AWT, jednak nie niższą niż różnica pomiędzy (i) kwotą 40 mln EUR; oraz (ii) kwotą wszelkich wypłat dywidend i podobnych płatności dokonanych przez AWT na rzecz MSE.

Szczegółowe informacje zostały przedstawione w nocy 6 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

Z dniem 1 kwietnia 2015 r. PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. zawiesiła prowadzenie działalności gospodarczej na okres 9 miesięcy, tj. do końca 2015 r. Zawieszenie działalności przez spółkę nie miało wpływu na działalność operacyjną grupy PKP CARGO. Z dniem 1 lipca 2015 r. działalności spółki została wznowiona.

W dniu 7 sierpnia 2015 r. Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników AWT Rail PL sp. z o.o. podjęło uchwałę o rozwiązaniu spółki AWT Rail PL i otwarciu jej likwidacji z dniem 7 sierpnia 2015 r. Otwarcie likwidacji spółki AWT Rail PL było uzasadnione brakiem biznesowego uzasadnienia dla dalszego istnienia tej spółki. Zmiana ta oczekuje na rejestrację w rejestrze sądowym, jednakże nie będzie miała istotnego wpływu na działalność operacyjną Grupy.

W dniu 10 sierpnia 2015 r. Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki CARGOSPED SKŁADY CELNE sp. z o.o. podjęło uchwałę o otwarciu likwidacji Spółki i wyznaczeniu likwidatora. W dniu 20 sierpnia 2015 r. opublikowane zostało ogłoszenie w Monitorze Sądowym i Gospodarczym o otwarciu likwidacji CARGOSPED SKŁADY CELNE sp. z o.o., wraz z wezwaniem wierzycieli do zgłaszania swych wierzytelności. Działanie to miało na celu optymalizację struktury Grupy Kapitałowej CARGO CONNECT. Otwarcie likwidacji spółki CARGOSPED SKŁADY CELNE było uzasadnione brakiem biznesowego uzasadnienia dla dalszego istnienia tej spółki. Zmiana ta nie miała istotnego wpływu na działalność operacyjną Grupy.

W dniu 5 listopada 2015 roku spółka AWT Čechofracht a.s. z siedzibą w Pradze sprzedała na rzecz kancelarii prawnej Ecker Khan 80% akcji spółki XZD a.s., natomiast pozostałe 20% akcji zostały sprzedane z dniem 1 grudnia 2015 r. Na dzień 31 grudnia 2015 r. spółka AWT Čechofracht a.s. nie posiada już udziałów w spółce XZD a.s. Opisana powyżej sprzedaż

udziałów w spółce XZD a.s. miała na celu usprawnienie procesu likwidacji tej spółki. Zmiana ta nie miała istotnego wpływu na działalność operacyjną Grupy.

W dniu 17 sierpnia 2015 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PS TRADE TRANS sp. z o.o., na którym została podjęta Uchwała w sprawie dokonania zmiany Umowy Spółki PS TRADE TRANS sp. z o.o. w zakresie dotyczącym brzmienia firmy tej 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.”. Połączenie to miało na celu lepsze wykorzystanie potencjału spółek i doświadczonej kadry, a także przedstawienie oferty zintegrowanych usług logistycznych. Zostało zarejestrowane 31 grudnia 2015 r. i nastąpiło 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.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. odpowiada za obsługę handlową i spedycyjną Grupy PKP CARGO, oferuje również usługi przeładunku i składowania towarów. Kompleksowe usługi logistyczne są oferowane zarówno na rynku polskim, jak i międzynarodowym.

16 listopada 2015 r. PKP CARGOTABOR Usługi Sp. z o.o. („PKP CU”), spółka w 100% zależna od PKP CARGO S.A., jako kupujący, PKP CARGO S.A., jako gwarant oraz PKN ORLEN S.A., jako sprzedający („PKN ORLEN”), zawarły warunkową zobowiązującą umowę sprzedaży 40.796 udziałów stanowiących ok. 99,85% udziałów w kapitale zakładowym ORLEN KolTrans Sp. z o.o. („KolTrans”) za łączną cenę 192 248 367,05 zł. Aktualnie trwają prace nad spełnieniem warunków zawieszających, w tym w szczególności uzyskaniem zgody Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na dokonanie koncentracji.

Ponadto, 16 listopada 2015 r. PKP CARGO S.A. zawarła z Euronafit Trzebinia Sp. z o.o. („Euronafit”), warunkową zobowiązującą umowę sprzedaży zorganizowanej części przedsiębiorstwa Euronafit, w ramach której Euronafit świadczy usługi transportu kolejowego, usługi obsługi bocznic kolejowych oraz usługi robót torowych i usługi naprawy taboru szynowego („ZCP Kolej”) za łączną cenę 59.397.000,00 zł. Aktualnie trwają prace nad spełnieniem warunków zawieszających, w tym w szczególności uzyskaniem zgody Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na dokonanie koncentracji.

Trwająca akwizycja ORLEN KolTrans Sp. z o.o. oraz ZCP Kolej ma na celu umocnienie pozycji Grupy PKP CARGO na rynku polskim, w segmencie gwarantującym poszerzenie kompetencji Grupy, zwiększenie rentowności i konkurencyjności.

2.5. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką i Grupą

Jednostka Dominująca

W 2015 r. nie nastąpiły zmiany w zasadach zarządzania Spółką.

Grupa PKP CARGO

Łączenie spółek dedykowanych do działalności spedycyjnej

W dniu 29 września 2015 r. został podpisany przez Zarządy spółek: PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. (jako Spółki Przejmującej) oraz CARGOSPED Sp. z o.o. (jako Spółki Przejmowanej) plan połączenia tych spółek. Ponadto, w dniu 30 września 2015 r. został złożony do odpowiedniego sądu rejestrowego w/w plan połączenia tych spółek. 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.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. odpowiada za obsługę handlową i spedycyjną Grupy PKP CARGO, oferuje również usługi przeładunku i składowania towarów. Kompleksowe usługi logistyczne są oferowane zarówno na rynku polskim, jak i międzynarodowym. Utworzenie tego podmiotu umożliwia lepsze wykorzystanie potencjału spółek i doświadczonej kadry, co pozwala oferować zintegrowane usługi logistyczne, czyli przewóz towaru, przeładunek, magazynowanie, obsługę celną i dowóz „pod drzwi”.

2.6. 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 31.12.2015 r.

Tabela 3 Spółki, w których PKP CARGO S.A. posiadała bezpośrednio udziały lub akcje wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r.

I.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. (dawniej: PS TRADE TRANS Sp. z o.o.)	córka	Warszawa	20 050 000 zł	10 000 zł	1 845	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. (AWT 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 Societa' a responsabilita' limitata	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 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 15-16 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku według MSSF UE.

3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

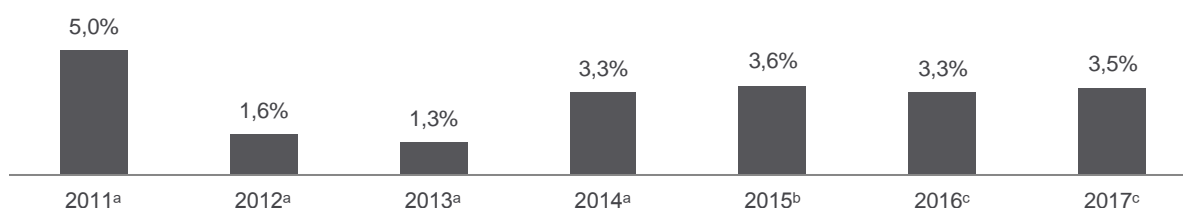
3.1. Otoczenie makroekonomiczne

Polska gospodarka

Według wstępnych szacunków Głównego Urzędu Statystycznego, Polska gospodarka w 2015 roku osiągnęła wzrost na poziomie 3,6% r/r⁴. Prognozy na kolejne lata są korzystne, jednak dynamika PKB nie będzie już tak wysoka jak w 2015 r. Oczekuje się, że w 2016 roku wzrost PKB będzie równy 3,3% r/r, a w 2017 r. osiągnie wartość 3,5% r/r⁵. Obecną dobrą sytuację gospodarczą potwierdza sprzyjająca koniunktura w przemyśle – wstępne szacunki pokazują, że produkcja sprzedana przemysłu odnotowała wzrost o 4,9% r/r, a produkcja budowlano-montażowa – o 3,0% r/r. Wskaźnik PMI (*Purchasing Managers Index*) w grudniu 2015 r. osiągnął wartość 52,1. Potwierdza to zwiększoną aktywność gospodarczą, jednak nie tak wysoką jak w grudniu 2014 r., kiedy PMI wyniósł 52,8.

Mimo obniżenia przez NBP prognoz dotyczących dynamiki PKB, szacowane wartości wzrostu gospodarki Polski w dalszym ciągu są wyższe od średniego wzrostu pozostałych gospodarek UE.

Rysunek 3 Dynamika PKB w Polsce w latach 2011-2014 rocznie oraz prognoza na lata 2015-2017



Źródło: GUS (uwaga: GUS w 2014 r. dostosował metodykę obliczania PKB do standardów ESA 2010, zmieniona metodyka została zastosowana również do skorygowania odczytów PKB w poprzednich latach)

^a zmiana wynika z rewizji szacunków przeprowadzonych przez Główny Urząd Statystyczny (z 16.10.2015 r.)

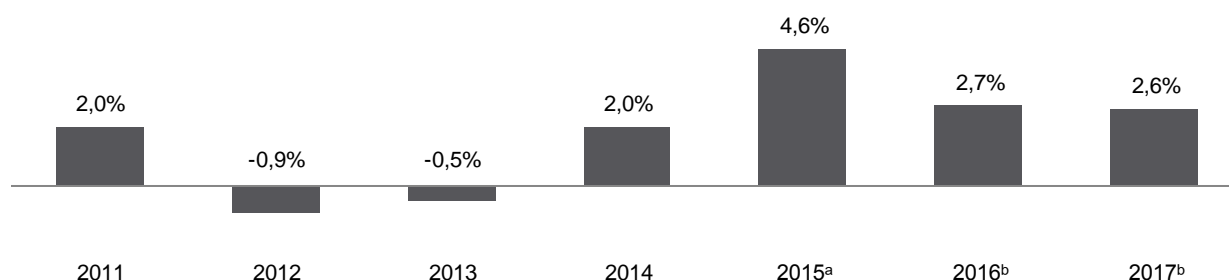
^b wstępne szacunki GUS (z 26.01.2016 r.)

^c prognoza NBP (listopad 2015 r.)

Czeska gospodarka

Według Ministerstwa Finansów Czech przyczyn silnego wzrostu czeskiej gospodarki może być wiele. Część z nich jest określana jako czynniki o charakterze jednorazowym lub krótkotrwałym, których oddziaływanie jest ograniczone do roku 2015. Głównie dotyczą one wykorzystania środków unijnych z perspektywy unijnej 2007-2013, które mogły być wydatkowane do końca roku 2015. Kolejnymi korzystnymi czynnikami są stymulacja fiskalna i pozytywny szok podaży w postaci spadku światowych cen ropy naftowej. Jednak szacuje się, że ostatni bodziec również będzie miał działanie ograniczone w czasie. Aktualna prognoza PKB przewiduje wzrost o 2,7% r/r w 2016 r. i o 2,6% r/r w 2017 r.⁶

Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2011-2014 rocznie oraz prognoza na lata 2015-2017



Źródło: Ministerstwo Finansów Czech, Prognoza Makroekonomiczna Styczeń 2016

^a wstępne szacunki Ministerstwa Finansów Czech

^b prognoza Ministerstwa Finansów Czech

⁴ GUS

⁵ Prognoza wg NBP (listopad 2015 r.)

⁶ Ministerstwo Finansów Czech, Prognoza Makroekonomiczna Styczeń 2016

Zgodnie z ankietą dotyczącą prognoz makroekonomicznych, przygotowaną przez Ministerstwo Finansów Czech⁷, w latach 2015 i 2016, należy spodziewać się następujących trendów makroekonomicznych:

- PKB w 2016 roku ma zwiększyć się o 2,7% r/r, a w 2017 roku ma rosnąć ze zblizoną prędkością 2,6% r/r. Przewiduje się, że na wzrost gospodarczy w dalszym ciągu będzie przekładał się na popyt krajowy. Nastąpi dynamiczny wzrost konsumpcji zarówno organizacji rządowych (wzrost o 4,4% r/r), jak i gospodarstw domowych (wzrost o 2,7% r/r);
- stopa inflacji wyniosła zaledwie 0,3% r/r w 2015 roku, co jest najniższym wynikiem od 2003 roku i drugim najniższym w historii niepodległej Republiki Czeskiej. Niska inflacja jest spowodowana głównie bardzo dużym spadkiem światowych cen paliw mineralnych i niskiej inflacji w skali globalnej;
- obserwowana sytuacja na rynku pracy również jest korzystna. Spowodowana jest ona ożywieniem gospodarczym, które przekłada się na korzystny rozwój zatrudnienia. Jego dynamika przekroczyła 1% r/r dla czterech kwartałów z rzędu. Stopa bezrobocia spadła do 4,8% w trzecim kwartale 2015 roku, co jest drugą najniższą wartością w Unii Europejskiej, zaraz po Niemczech (4,4%);
- nadwyżka rachunku bieżącego bilansu płatniczego prawdopodobnie osiągnęła wartość 1,2% PKB w 2015 r. osiągając najwyższą wartość w historii niepodległej Republiki Czeskiej. Ponadto taka sama nadwyżka jest prognozowana na 2016 r.⁸

Europejska gospodarka

Ożywienie gospodarcze Unii Europejskiej trwa już trzeci rok i będzie w dalszym ciągu utrzymywać się na podobnym poziomie, mimo trudnej sytuacji w gospodarce światowej. Komisja Europejska szacuje, że realny PKB w 2015 r. wzrósł o 1,9% r/r, a w 2016 r. i 2017 r. ma wynieść odpowiednio 1,9% r/r i 2,0% r/r⁹. Czynniki, które działają na korzyść wzrostu gospodarki europejskiej są: akomodacyjna polityka pieniężna, słabe euro oraz niższe ceny ropy naftowej, które mają utrzymać się w 2016 r. Ponadto podwyższeniu realnego PKB ma służyć: wyższa dostępność do kredytów, postępujące pomniejszanie długu, większe inwestycje i wydajność pracy, działająca na zwiększenie realnego dochodu. Dług publiczny Unii Europejskiej ma pozostać na niezmiennym poziomie 87% PKB, mimo powiększenia zadłużenia Grecji do około 179% PKB w 2015 r. i do szacowanego na 185% w 2016 r. Poziom deficytu i długu budżetowego UE zmniejszył się do 2,5% PKB w 2015 r. Prognozowane jest jego pomniejszenie do 2,2% PKB w 2016 r. i do 1,8% PKB w 2017 r.¹⁰

Niestety wpływ wymienionych czynników jest zredukowany za sprawą negatywnego oddziaływania spowolnienia gospodarek wschodzących i handlu światowego oraz trwającymi napięciami geopolitycznymi. Znaczenie ma przede wszystkim gospodarka chińska. Komisja Europejska szacuje, że odnotuje ona wzrost na poziomie 6,9% r/r w 2015 r., ale już w 2017 r. ma wynieść tylko 6,2% r/r.¹¹

Ważnym czynnikiem wskazującym na poprawę kondycji gospodarki strefy euro jest wskaźnik PMI przemysłu. W grudniu 2014 r. wyniósł on 50,6, a w grudniu 2015 r. był on równy 53,1¹², co wskazuje na poprawę nastrojów menadżerów branży produkcyjnej. Poprawę koniunktury prognozuje się też przez wartość inflacji – w 2015 r. pozostała ona niezmiennym poziomie 0%, natomiast w 2016 r. i 2017 r. ma być równa odpowiednio 0,5% r/r oraz 1,6% r/r.¹³

Bardzo ważnym elementem wpływającym przez ostatnie miesiące na gospodarkę Unii Europejskiej jest napływ uchodźców i migrantów do krajów członkowskich. Zarówno zagrożenia, jak i szansa dopatruje się w prowadzonej polityce właściwego wykorzystania migrującego potencjału ludzkiego. Według prognozy Komisji Europejskiej uwzględniającej dodatkowe wydatki w budżecie na działania związane z kwestią uchodźców i migrantów, ale też potencjalnym napływem dodatkowej siły roboczej, realne PKB w 2017 r. może wzrosnąć dodatkowo o 0,2-0,3% r/r.¹⁴

⁷ Ministerstwo Finansów Czech

Dwa razy w roku, Ministerstwo Finansów (MF) prowadzi badania (tzw. Colloquium), których celem jest uzyskanie informacji nt. postrzegania przez istotne instytucje perspektyw gospodarki czeskiej oraz ich oceny głównych trendów prognoz. Wyniki 39. Colloquium, które odbyło się w kwietniu 2015 roku, opierało się o prognozy 20 instytucji (MoF; Ministry of Industry and Trade; Ministry of Labour and Social Affairs; Czech National Bank; Citi bank; CYRRUS; Česká spořitelna; ČSOB; Generali Investments CEE; Czech Chamber of Commerce; IDEA CERGE-EI; Institute of Economic Studies, Faculty of Social Sciences, Charles University; ING Bank; J&T Banka; Komerční banka; Liberální Institut + Faculty of Economics, University of Economics; Raiffeisenbank; Union of Czech and Moravian Production Co-operatives; Confederation of Industry of the Czech Republic; UniCredit Bank). Aby ankietą była bardziej reprezentatywna, zostały dodane prognozy KE (zima 2015) i prognozy gospodarcze Europejskiego MFW (kwiecień 2015 World Economic Outlook).

⁸ Ministerstwo Finansów Czech

⁹ Prognozy KE, European Economic Forecast Winter 2016

¹⁰ Prognozy KE, European Economic Forecast Winter 2016

¹¹ Prognozy KE, European Economic Forecast Winter 2016

¹² Stooq.pl

¹³ Prognozy KE, European Economic Forecast Winter 2016

¹⁴ Prognozy KE, European Economic Forecast Autumn 2015

Przemysł w Polsce

Towarowe przewozy kolejowe są silnie skorelowane z koniunkturą gospodarczą wszystkich kluczowych dla Polski branż przemysłu. W szczególności są to takie sektory jak: górnictwo, hutnictwo i budownictwo. Istotne znaczenie ma też przemysł chemiczny, drzewny i motoryzacyjny.

W całym 2015 r. produkcja sprzedana przemysłu zwiększyła się o 4,9% r/r, wobec 4,1% r/r w 2014 r. Spadek produkcji sprzedanej odnotowany został tylko w trzech gałęziach przemysłu, a w pozostałych 31 gałęziach odnotowano wzrost. Branże z większą produkcją sprzedaną przemysłu to m.in.: pozostałego sprzętu transportowego (+17,8% r/r), w tym również lokomotyw i taboru szynowego (+60,7% r/r), pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+10,7% r/r), wyrobów z metali (+6,0% r/r), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+5,2% r/r), wyrobów z drewna (+5,0%). Ogólnie w branży przetwórstwa przemysłowego zaobserwowano wzrost o 5,8% r/r, w dostawie wody, gospodarowaniu ściekami i odpadami oraz rekultywacja – o 3,4% r/r, a w górnictwie i wydobywaniu – o 1,8% r/r¹⁵. Zdecydowanie pozytywnie na sprzedaż węgla wpłynęło zwiększenie efektywności wydobywania surowca przez restrukturyzowane kopalnie oraz spadek kosztów wydobywania z 300 zł do 240 zł za tonę od końca II kwartału 2015 r.^{16 17}

Szczególną uwagę należy zwrócić na produkcję metali, która zwiększyła się w 2015 r. o 1,2% r/r mimo niepokojącej sytuacji na światowym rynku surowców, która przekłada się na spadek cen metali i wyrobów metalowych. Korzystnie na sytuację w branży hutniczej wpływa zmiana regulacji dotyczących certyfikatów na korzystanie z „zielonej energii”. Ponadto sprzyjające jest rozwiązanie zaproponowane w ramach Programu dla Śląska. Program „ten będzie umożliwił uzyskanie ulg w akcyzie na energię elektryczną, co jest bardzo korzystne dla przemysłu energochłonnego – w tym także metalurgicznego. Przemysł od początku ubiegłego roku może korzystać z częściowego zwolnienia z akcyzy na energię elektryczną. Dla energochłonnych gałęzi przemysłu jest to znaczne zmniejszenie kosztów produkcyjnych¹⁸.

W 2015 r. sytuacja na rynku złomu była bardzo niestabilna, notowano spadki cen złomu na poziomie 20-30%. Powodem niskich cen był napływ taniego surowca z eksportu (głównie z Chin) i jego zakup przez polskie huty. Niskie ceny utrzymują się do chwili obecnej.

Na produkcję sprzedaną ropy naftowej i produktów rafinacji wpłynęły takie wydarzenia jak: porozumienie nuklearne z Iranem oraz zniesienie embarga na ten surowiec, a także wzrost jego zapasów w Stanach Zjednoczonych. Departament Energii USA ogłosił w styczniu 2016 r., że zapasy ropy wzrosły do 482,56 mln baryłek. Oznacza to zwiększenie nadpodaży ropy, co będzie wpływać na nasilenie presji cenowej na ropę i produkty ropopochodne. 31 grudnia 2015 r. cena za baryłkę wynosiła 37,04 USD. Porównywalna cena za baryłkę była odnotowana we wrześniu 2003 r.¹⁹

Ceny produkcji sprzedanej przemysłu w 2015 r. były niższe o 2,2% r/r, wobec spadku o 1,5% r/r w 2014 r. Na spadek złożyły się niższe ceny w górnictwie i wydobywaniu (o 3,9% r/r) i w przetwórstwie przemysłowym (o 2,6% r/r). Na spadek cen w górnictwie wpływ miała postępująca presja cenowa w portach ARA, a w wydobywaniu – coraz niższe ceny ropy naftowej.

Przemysł górniczy

W 2015 r. w Polsce górnictwo i wydobywanie węgla kamiennego sięgnęło poziomu 72,5 mln ton. W roku 2014 r. wydobyto 73,3 mln ton, co oznacza spadek o 1,1% r/r. W okresie roku średnie miesięczne ceny ARA ulegały dalszej presji. Średnia cena w grudniu 2015 r. wyniosła 47,83 USD/t. W grudniu 2014 r. średnia cena ARA była wyższa o 22,53 USD/t i wynosiła 70,36 USD/t²⁰. Niekorzystnie na branżę górniczą wpływał poziom zapasów węgla pozostających na zwaladach. Mimo spadku do 5,82 mln ton w grudniu 2015 r. z 8,21 mln ton w grudniu 2014 r. (spadek o 29,1%), ilość zapasów jest wciąż wysoka²¹.

Na polskie górnictwo znaczny wpływ ma realizowany i zaplanowany do końca pierwszego półrocza 2016 r. proces restrukturyzacji nierentownych kopalń Kompanii Węglowej. W proces przemian strukturalnych mają włączyć się spółki giełdowe: PGE, Energa i PGNiG Temika²². Ponadto w 2016 r. po uzyskaniu koncesji wydobywczej, na rynek będą mogli wejść prywatni inwestorzy. Dzięki prywatnym przedsięwzięciom istnieje możliwość stworzenia kopalni o wyższej efektywności wydobywania niż te obecnie funkcjonujące w Polsce. Spodziewanym efektem realizowania takich projektów jest ustabilizowanie się rynku wydobywczego²³.

¹⁵ Biuletyn Statystyczny GUS (obejmuje dane przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 9 osób)

¹⁶ Centrum Informacyjne o Ryнку Energii

¹⁷ Centrum Informacji o Ryнку Energii

¹⁸ Biznes PAP

¹⁹ Forsal

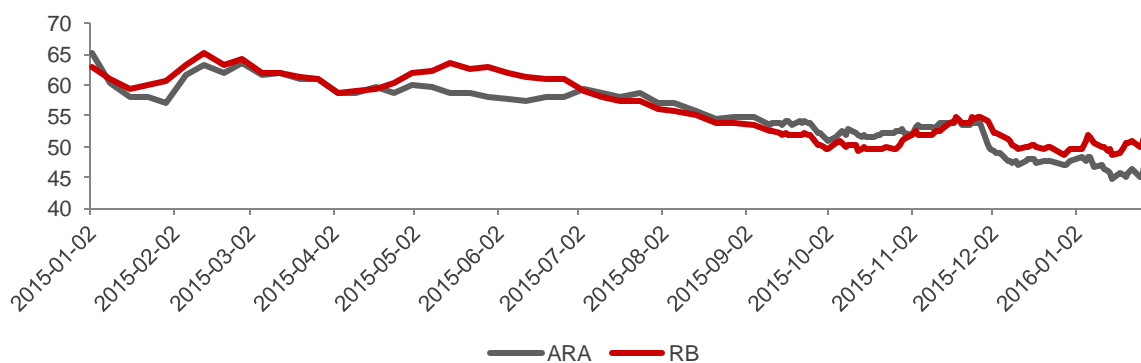
²⁰ Wirtualny Nowy Przemysł

²¹ Polski Rynek Węgla

²² Wirtualny Nowy Przemysł

²³ Wirtualny Nowy Przemysł

Rysunek 5 Ceny węgla na rynku ARA w porównaniu do RB*



Źródło: Wirtualny Nowy Przemysł

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

Przemysł hutniczy

Z danych World Steel Association można wywnioskować, że Polska jako jeden z niewielu krajów Europy zwiększyła produkcję stali – z 8,6 mln ton w 2014 r. do 9,1 mln ton²⁴, co daje wzrost o ok. 6%. W porównaniu do produkcji europejskiej, która spadła z 169,3 mln ton w 2014 r. do 166,2 mln ton w 2015 r. (spadek o 1,8% r/r), jest to bardzo dobry wynik. HIPH wyliczyła, że zwiększyło się zużycie stali do 12,5 mln ton z 12,3 mln ton w 2014 r. Dwie trzecie zapotrzebowania w roku 2015 zaspokoił import²⁵. Analitycy prognozują wzrost produkcji i zużycia stali o 2-3% w 2016 r. i 2017 r., o ile nie zmieni się zapotrzebowanie na ten produkt. W szczególności ważne jest zachowanie dotychczasowego zużycia przy realizacji inwestycji budowlanych, drogowych, kolejowych, w energetyce. Innymi branżami, które mają znaczący wpływ na wzrost produkcji i zużycia stali jest przemysł konstrukcyjny, maszynowy i motoryzacyjny.

Bardzo istotną kwestią mającą wpływ na koniunkturę przemysłu hutniczego jest spadek cen, który został wywołany przez presję cenową na surowce potrzebne do produkcji stali. Przyczyną presji jest ogólny kryzys na rynku surowców oraz spowolnienie gospodarcze Chin. Spekuluje się, że ceny surowców osiągnęły już minimum i w 2016 r. ceny ponownie powrócą na ścieżkę wzrostu²⁶.

Efektom spadku cen surowców i półproduktów jest również spadek cen wyrobów z metali o 1,0% r/r²⁷. Jednocześnie nastąpił wzrost produkcji sprzedanej przemysłu wyrobów z metali o 6,0% r/r²⁸. Dla samych metali ceny zwiększyły się o 1,2% r/r²⁹, a produkcja sprzedana metali wzrosła o 0,3% r/r³⁰.

Ceny w światowym handlu rudami żelaza nieprzerwanie od sierpnia 2015 r. spadają i w grudniu osiągnęły poziom 39,6 USD/t. W porównaniu do grudnia 2014 r., kiedy cena za tonę była równa 68,8 USD, zanotowano spadek aż o 42,4% r/r. Najwyższe ceny wynosiły blisko 190 USD/t i 150 USD/t odpowiednio w latach 2011 i 2013³¹.

Przemysł budowlany

Wskaźnik produkcji budowlano-montażowej przedsiębiorstw liczących więcej niż 9 zatrudnionych w 2015 r. zwiększył się o 2,8% r/r (wobec 3,6% w 2014 r.). Pozytywną dynamikę produkcji budowlano-montażowej odnotowano w budowie obiektów inżynierii lądowej i wodnej (wzrost o 4,2% r/r w 2015 r., w 2014 r. – zwiększenie o 8,6% r/r), robotach budowlanych specjalistycznych (wzrost o 2,5% r/r wobec 7,5% r/r w 2014 r.) oraz budowie budynków (wzrost o 1,4% r/r, wobec spadku w 2014 r. o 4,0% r/r). W skali roku zmniejszyła się natomiast dynamika robót budowlanych o charakterze inwestycyjnym, spadek wyniósł -2,1% r/r wobec wzrostu w 2014 r. o 1,8% r/r³².

²⁴ World Steel Association

²⁵ Inżynieria.com

²⁶ PAP Biznes

²⁷ Biuletyn Statystyczny GUS (obejmuje dane z ponad 3,3 tys. przedsiębiorstw, które zatrudniają powyżej 9 osób)

²⁸ Biuletyn Statystyczny GUS (obejmuje dane z przedsiębiorstw o działalności przemysłowej i nie przemysłowej, bez ograniczenia liczby pracowników)

²⁹ Biuletyn Statystyczny GUS (obejmuje dane z ponad 3,3 tys. przedsiębiorstw, które zatrudniają powyżej 9 osób)

³⁰ Biuletyn Statystyczny GUS (obejmuje dane z przedsiębiorstw o działalności przemysłowej i nie przemysłowej, bez ograniczenia liczby pracowników)

³¹ <http://www.indexmundi.com>

³² Biuletyn Statystyczny GUS (obejmuje dane przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 9 osób)

W grudniu wskaźnik koniunktury w budownictwie osiągnął wartość -16,1, wobec -11,6 w listopadzie i -19,0 w grudniu 2014 r. Przedsiębiorcy z sektora budowlanego, którzy wpływali na wysokość wskaźnika, oceniali, iż od września 2015 r. portfel zamówień, produkcja budowlano-montażowa oraz sytuacja finansowa pogarszają się, jednak spadek zatrudnienia może być nieco mniejszy niż zapowiadany w listopadzie. W 2015 r. branża budowlana odnotowała spadek zatrudnienia o 5,8% r/r. W 2014 r. dynamika przeciętnego zatrudnienia wyniosła -7,7% r/r. Jest to skorelowane z barierami prowadzenia działalności gospodarczej. Przedsiębiorcy wymieniają przede wszystkim wysokie koszty zatrudnienia (ważne dla 60,6% przedsiębiorstw, wobec 61,2% przed rokiem), wysokimi obciążeniami na rzecz Skarbu Państwa (41,9% wobec 40,5% w grudniu 2014 r.) oraz niejasnymi i niespójnymi przepisami prawnymi (31,9% wobec 29,7% w grudniu 2014 r.)³³.

Dobre perspektywy w branży budowlanej mogą być zapewnione przez wzrost wartości inwestycji infrastrukturalnych, które mają się dopiero rozpocząć (również tych, których przetargi zostały rozstrzygnięte w 2015 roku). Dodatkowo pozytywnie na prognozy działa rekordowo duża wartość inwestycji w budownictwo mieszkaniowe. Należy jednak wymienić zagrożenie dla budownictwa, którym jest spodziewany spadek wartości inwestycji przedsiębiorstw w architekturę³⁴.

Kolejnym zagrożeniem może być brak możliwości finansowych na zrealizowanie Programu Budowy Dróg Krajowych w latach 2014-2023 z perspektywą do 2025 r. Pierwotnie zakładano, że wykonanie prac infrastrukturalnych będzie kosztowało 93 mld zł, jednak po rozszerzeniu programu podniesiono wartość budów do 107 mld zł. Główną przyczyną jest zakończenie lub znaczne zmniejszenie finansowania unijnego po zakończeniu finansowania w ramach perspektywy unijnej 2014-2020 oraz znaczne koszty związane z utrzymaniem i remontami istniejących dróg³⁵.

Przemysł w Czechach

Produkcja przemysłowa w 2015 r. zwiększyła się o 4,4% r/r, a po wyrównaniu sezonowym uwzględniającym liczbę dni pracujących produkcja wzrosła o 4,6% r/r. Do wzrostu dynamiki produkcji najbardziej przyczyniła się branża pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+2,0 p.p., wzrost o 11,5% r/r), sektor wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+0,7 p.p., wzrost o 9,8% r/r) oraz metalowych wyrobów gotowych (+0,6 p.p., wzrost o 6,7% r/r). Spadła natomiast produkcja przemysłowa w produkcji i dystrybucji energii elektrycznej, gazu, pary wodnej i powietrza do układów klimatyzacyjnych (-0,3 p.p., spadek o 2,2% r/r), chemikaliów i wyrobów chemicznych (-0,2 p.p., spadek o 5,7% r/r) oraz górnictwo i wydobywanie (-0,1 p.p., spadek o 1,7% r/r)³⁶.

Przychody ze sprzedaży produktów działalności przemysłowej w cenach bieżących w 2015 r. zwiększyły się o 2,5% r/r. Bezpośrednie przychody eksportujących przedsiębiorstw przemysłowych w cenach bieżących wzrosły o 5,7% r/r. Przychody ze sprzedaży krajowej, która obejmuje również eksport pośredni za pośrednictwem przedsiębiorstw nieprzemysłowych w cenach bieżących zmniejszyły się o 1,3% r/r³⁷.

Nowe zamówienia w wybranych branżach w 2015 r. wzrosły o 5,9% r/r. Nowe zlecenia z zagranicy zwiększyły się o 8,0% r/r, podczas gdy nowe zamówienia krajowe wzrosły o 2,1% r/r.

Średnia liczba zarejestrowanych pracowników w przedsiębiorstwach przemysłowych zatrudniających 50 lub więcej osób w 2015 r. zwiększyła się o 3,4% r/r. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie nominalne brutto tych pracowników w 2015 r. wzrosło o 2,6% r/r i wyniosło 28 344 CZK³⁸.

Przemysł górniczy

Poniższy wykres ukazuje produkcję węgla kamiennego w latach 2013-2015, pełne zestawienia rocznie nie obejmują ani koksu ani osadu węglowego, ale tylko węgiel koksujący oraz węgiel energetyczny. Spółka węglowa OKD a.s. jest jedynym producentem węgla kamiennego w Republice Czeskiej. Węgiel jest wydobywany przez tę spółkę w kopalniach głębinowych w południowej części Górnośląskiego Zagłębia Węglowego³⁹. Łączna produkcja węgla kamiennego w 2015 r. wyniosła 8,24 mln ton, wobec 8,68 mln ton w 2014 r., co oznacza spadek o 5,2% r/r.

³³ Główny Urząd Statystyczny

³⁴ Rynek Infrastruktury

³⁵ Biznes.pl

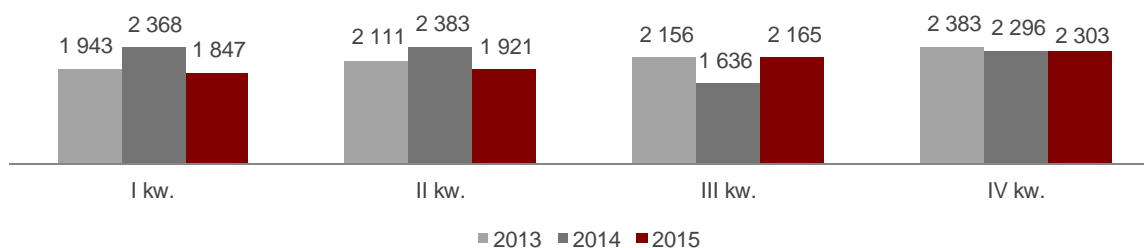
³⁶ Czeski Urząd Statystyczny

³⁷ Czeski Urząd Statystyczny

³⁸ Czeski Urząd Statystyczny

³⁹ OKD

Rysunek 6 Wydobywanie węgla kamiennego w Republice Czeskiej w latach 2013-2015 (w tys. ton)

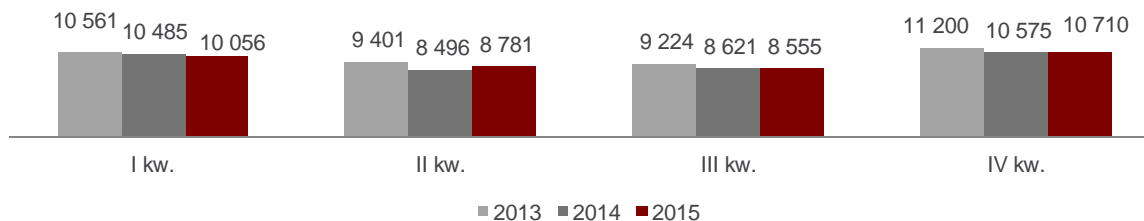


Źródło: Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

Przyszłość górnictwa węgla kamiennego jest w dalszym ciągu niepewna, tak samo jak przyszłość OKD, a.s. Według oświadczenia, dyrektora generalnego OKD a.s., kopalnie Paskov, Lazy i Darkov powinny zostać zamknięte do roku 2018. Być może w następnych latach OKD a.s. będzie zarządzać jedynymi działającymi kopalniami ČSA i ČSM, ale jest to tylko jeden z przyszłych scenariuszy⁴⁰. Według National World Resources (spółka dominująca OKD a.s., z siedzibą w Holandii), oczekuje się, że produkcja węgla kamiennego w kolejnych latach będzie malała z 6,6 mln ton w 2016 r. (wartość szacowana) aż do 4,8 mln ton w roku 2020 (wartość szacowana).

Największymi producentami węgla brunatnego w Czechach są: Severočeské doly, a.s., Sokolovská uhelná, a.s., Vršanská uhelná, a.s. i Severní energetická, a.s. Łączna ilość wydobytego węgla brunatnego w 2015 r. wyniosła 38,1 mln ton. W roku 2014 wydobyto 38,2 mln ton, co oznacza spadek o 0,3% r/r. Rząd Republiki Czeskiej zatwierdził przekroczenie ograniczeń górniczych w kopalni Bílina (Severočeské doly, członka grupy ČEZ), co może złagodzić stopniowy spadek wydobycia węgla w przyszłości⁴¹.

Rysunek 7 Wydobywanie węgla brunatnego w Republice Czeskiej w latach 2013-2015 (w tys. ton)



Źródło: Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

Przemysł hutniczy

Sektor przemysłu metalurgicznego w Republice Czeskiej składa się z głównych podgrup: przetwórstwa metali (żelazne i nieżelazne) i odlewnictwa metali. Rozwój w tym sektorze spowodowany jest przede wszystkim silnym popytem ze strony branży samochodowej, budownictwa, czy inżynierii mechanicznej. Jednak przeszkodą w rozwoju gospodarki Republiki Czeskiej jest położenie geograficzne, czyli brak dostępu do morza i połączeń wodnych. W związku z tym, koszty transportu międzynarodowego są większe, co stanowi barierę dla eksportu tych towarów⁴².

Według danych podanych przez Eurofer (Europejskiego Stowarzyszenia Stali) indeks SWIP dla Czech w 2014 r. wzrósł o 5,7% r/r, natomiast w 2015 r. był prognozowany wzrost o 4,3% r/r oraz szacowany był wzrost o następne 4,0% r/r w 2016 r. Na indeks SWIP składają się takie sektory przemysłu stalowego jak: przemysł motoryzacyjny, budowlany, wyrobów metalowych, rur stalowych i budowy maszyn.

Według danych Steel Federation a.s., podsumowujących cały 2015 r., dynamikę miesięcznego rozwoju produkcji wybranych towarów można określić jako nieznacznie niższą. Spowodowane to zostało większą produkcją wyrobów stalowych

⁴⁰ ekonomika.idnes.cz

⁴¹usti.idnes.cz

⁴² http://www.budoucnostprofesi.cz/sectoral-studies/industries-development/14_manufacture-of-basic-metals-and-fabricated-metal-products.htm

w pierwszej połowie 2015 r. W ciągu całego roku 2015, produkcja materiałów walcowanych wzrosła o 1,56% r/r. W tym samym okresie produkcja surowki hutniczej spadła o 2,92% r/r, a stali surowej o 1,86% r/r⁴³.

Przemysł budowlany

Po latach spadkowego trendu produkcji (2008-2013) budownictwo Republiki Czeskiej wykazuje oznaki ożywienia i od 2014 r. daje się zauważyć tendencje wzrostową. Produkcja budowlano-montażowa w 2015 r. wzrosła o 5,5% r/r. Wartość wyrównana sezonowo, skorygowana o ilość dni roboczych wzrosła o 5,6%. Produkcja budowlana wzrosła o 0,6% r/r (+0,4 p.p.), a produkcja budownictwa inżynierskiego odnotowała wzrost o 16,4% r/r (+5,1 p.p.). W porównaniu do 2008 r., kiedy nastąpił boom budowlany, produkcja budowlano-montażowa zanotowała spadek o 16,1%⁴⁴.

Liczba zleceń dla przedsiębiorstw budowlanych zatrudniających 50 lub więcej pracowników w 2015 r. wzrosła o 3,7% r/r, co przełożyło się na 47 927 zamówień. Łączna wartość zleceń spadła o 2,3% r/r i wyniosła 181,7 mld CZK. Łączna wartość zamówień dotyczących budownictwa budynków wyniosła 69,8 mld CZK (wzrost o 1,1% r/r), a kontraktów na budowę obiektów inżynierii lądowej 111,9 mld CZK (spadek o 4,2% r/r). Średnia wartość nowych zleceń budowlanych wyniosła 3,8 mln CZK i była niższa o 5,7% r/r. Pod koniec 2015 r. przedsiębiorstwa budowlane zatrudniające 50 lub więcej pracowników podpisały umowy na wykonanie blisko 13,2 tys. zleceń (spadek o 0,2% r/r), na łączną kwotę 123,5 mld CZK (spadek o 24,4% r/r).

Liczba pozwoleń na budowę wydanych w 2015 r. wzrosła o 1,4% r/r, co oznacza przyznanie 80 478 zezwoleń przez państwowe organy planowania. Przybliżona łączna wartość budynków, na których budowę wydano pozwolenia, wyniosła 254,9 mld CZK i w porównaniu do roku 2014 wzrosła o 2,0%.

Liczba mieszkań, których budowa rozpoczęła się w 2015 r. wzrosła o 8,3% r/r i wyniosła 26 378. Liczba budowanych mieszkań w domach jednorodzinnych wzrosła o 10,3% r/r, a w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych wzrosła o 2,9% r/r. Liczba mieszkań oddanych do użytku w 2015 r. wzrosła o 4,8% r/r i wyniosła 25 094. Liczba oddanych mieszkań w domach jednorodzinnych spadła o 0,7% r/r, a w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych wzrosła o 14,7% r/r.

Przemysł samochodowy

Przemysł samochodowy jest bardzo ważną gałęzią przemysłu dla Republiki Czeskiej i jest jednym z tradycyjnych dźwigni czeskiej gospodarki. Nie jest to spowodowane jedynie znaczącą liczbą miejsc pracy, wieloletnią tradycją i regularną produkcją ponad miliona pojazdów rocznie, ale także wysoką pozycją tej części czeskiej gospodarki na tle Europy, nawet pomimo stosunkowo niewielkich rozmiarów tego państwa i gospodarki w porównaniu do innych państw członkowskich. Rozwinięty przemysł motoryzacyjny w Czechach nie traci tempa, ale nawet postępuje naprzód według takich wskaźników jak liczba wyprodukowanych pojazdów czy udział zatrudnionych w przemyśle w sektorze motoryzacyjnym⁴⁵.

Głównymi producentami samochodów osobowych są: Škoda Auto, Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) oraz Toyota Peugeot Citroën Automotive (TPCA). Autobusy i samochody dostawcze produkowane są przez takie firmy jak: SOR Libchavy Iveco Bus, Škoda Electric i TATRA.

Według Automotive Industry Association, w Czechach w 2015 r. zostało wyprodukowanych 1 328 788 sztuk pojazdów drogowych, z czego 1 305 330 były to pojazdy silnikowe (wzrost o 4,2% r/r), a pozostałe 23 458 stanowiły przyczepy (spadek o 8,3% r/r). Jest to najwyższa roczna produkcja pojazdów w historii Republiki Czeskiej i Czechosłowackiej. Według danych pochodzących od firm motoryzacyjnych, produkcja samochodów osobowych i małych samochodów dostawczych w Czechach w 2015 r. osiągnęła wartość prawie 1,3 mln sztuk - dokładniej 1 298 236 (wzrost o 4,2% r/r). Liczba ta przekracza nawet szacunki wykonywane w ciągu 2015 r. Po raz kolejny zanotowano rekordowo wysoką produkcję autobusów, przekraczając barierę ponad 4000 sztuk. Dodatkowo firma TATRA Kopřivnice wyprodukowała w 2015 r. około 850 sztuk pojazdów, co oznacza wzrost produkcji o 3,5% r/r.

⁴³ Steel Production in Czech Republic, Eurofer Economic Committee Meeting April 2015

⁴⁴ Czeski Urząd Statystyczny

⁴⁵ AutoSAP

3.2. Działalność przewozowa

Rynek przewozów kolejowych został przedstawiony z uwzględnieniem przewozów na rynku krajowym oraz międzynarodowym. W sprawozdaniu ujęto również dane nt. rynku czeskiego ze względu na konsolidację Grupy AWT z Grupą PKP CARGO od 28 maja 2015 r. Wskazane rynki (polski i czeski) były w 2015 r. najistotniejsze dla Grupy PKP CARGO, zwłaszcza dla spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o. o. oraz AWT a.s.

3.2.1. Rynek transportu kolejowego w Polsce

W 2015 r. licencję na kolejowe przewozy towarowe posiadało 66 przewoźników, natomiast w 2014 r. poza Grupą PKP CARGO na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych swoją działalność prowadziło 65 przewoźników kolejowych. Każdy z operatorów posiadał licencję na prowadzenie kolejowych przewozów towarowych.

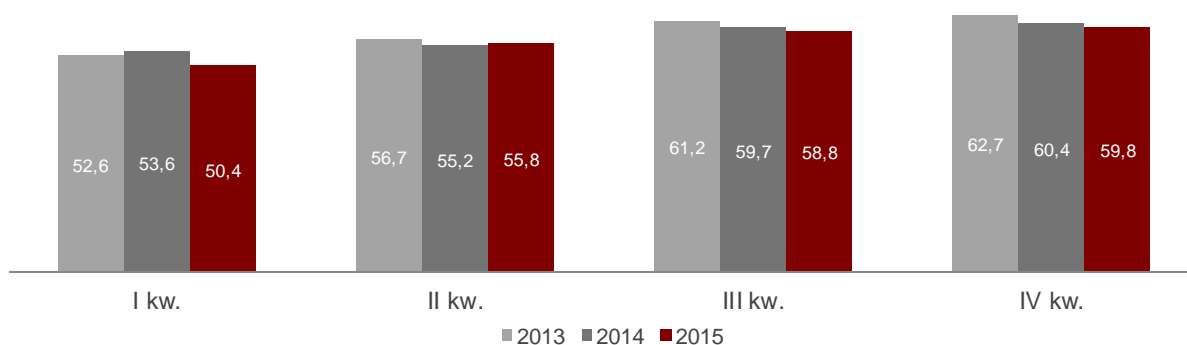
W ciągu całego roku 2015 koleją przetransportowano 224,8 mln ton towarów. Biorąc pod uwagę masę przewiezioną w 2014 r., która była równa 228,9 mln ton, oznacza to spadek o -1,79% r/r. Natomiast zrealizowana praca przewozowa była o 1,04% wyższa niż przed rokiem i osiągnęła wartość 50,6 mld tkm. Średnia odległość przewozu w 2015 r. wzrosła rok do roku o 6,3 km (+2,87% r/r) i wyniosła 225,2 km.

Przyczyną zmniejszenia przewiezionej masy towarowej w całym 2015 r. były: opóźnienia związane z rozpoczęciem inwestycji drogowych i kolejowych lub opóźnienia związane z rozstrzygnięciem przetargów na inwestycje (niższe poziomy przewozów kruszyw); kryzys na rynku surowców oraz spowolnienie gospodarcze Chin (zmniejszenie wolumenu transportowanych metali oraz koksu potrzebnego do obróbki metali); konflikt zbrojny na Ukrainie w rejonie Donbasu (wpływ na przewóz metali); strajki w Jastrzębskiej Spółce Węglowej („JSW”) oraz Kompanii Węglowej (na przełomie stycznia i lutego 2015 r.); niższe wydobycie węgla spowodowane wysokim poziomem zapasów na zwałach kopalnianych.

Jedną z kluczowych dla transportu kolejowego grup towarowych są kruszywa, piasek i żwir. Inwestycje w budownictwo drogowe i kolejowe w ramach perspektywy realizacji projektów finansowanych ze środków UE w latach 2007-2014 zostały ukończone, a przydzielanie środków finansowych na inwestycje z perspektywy 2014-2020 jest w początkowej fazie. Wynika to z opóźnień w rozstrzyganiu przetargów na część z zaplanowanych robót budowlanych oraz z przesunięcia rozpoczęcia prac na kolejny sezon budowlany w roku 2016.

Zgodnie z prognozami, produkcja oraz zapotrzebowanie na kruszywa w 2015 r. osiągnęły poziom niższy niż w roku poprzednim. Produkcja w 2014 r. wyniosła 240 mln ton⁴⁶, zaś wynik osiągnięty w 2015 roku był równy 210 mln ton. Szacuje się, że ze względu na przesunięcia terminów realizacji inwestycji drogowych i kolejowych, istnieje szansa na poprawę sytuacji w tej grupie towarowej. Zakładany popyt na kruszywa w 2016 r. miałby uzyskać 10-procentowy wzrost, co oznaczałoby zapotrzebowanie na 230 mln ton materiału. Szczególnie ważne ma być drugie półrocze 2016 r., kiedy to wzrost ma być szczególnie dynamiczny⁴⁷.

Rysunek 8 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2013-2015 (mln ton)

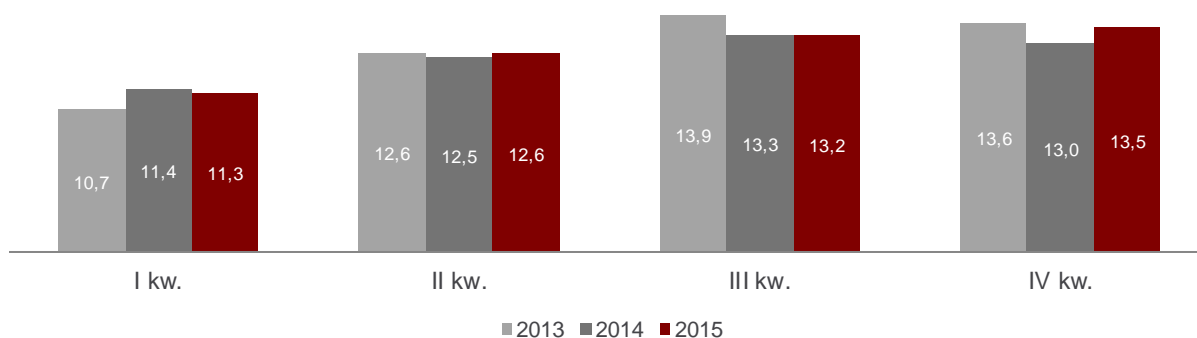


Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

⁴⁶ Wirtualny Nowy Przemysł

⁴⁷ Wirtualny Nowy Przemysł

Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2013-2015 (mld tkm)

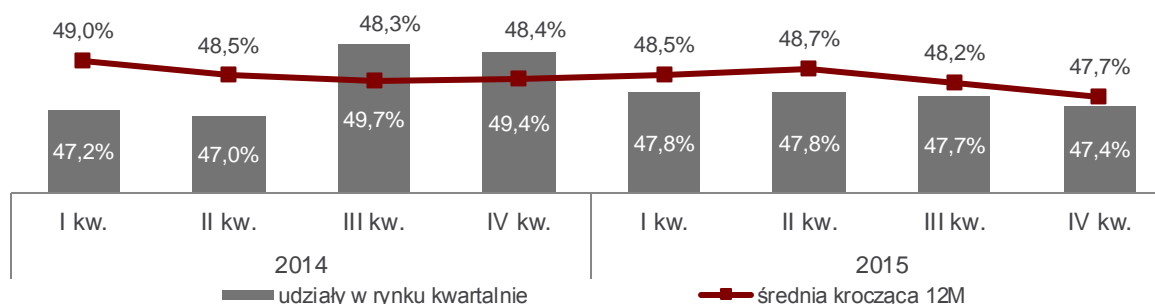


Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

3.2.2. Pozycja Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Polsce

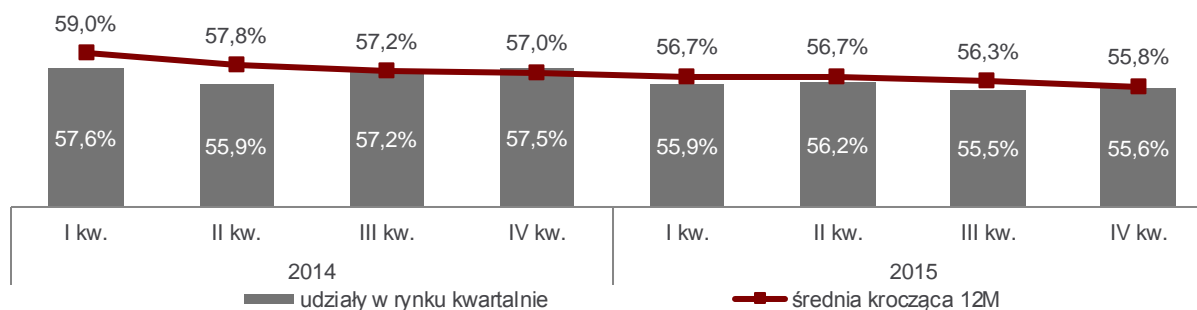
W całym 2015 r. Grupa PKP CARGO utrzymała pozycję czołowego operatora rynku towarowych przewozów kolejowych z 47,7% udziałem w rynku (-0,7 p.p. r/r) pod względem masy towarowej oraz 55,8% udziałem pod względem wykonanej pracy przewozowej (-1,2 p.p. r/r).

Rysunek 10 Udział Grupy PKP CARGO w przewiezionej masie towarowej w 2014 r. i w 2015 r. w Polsce



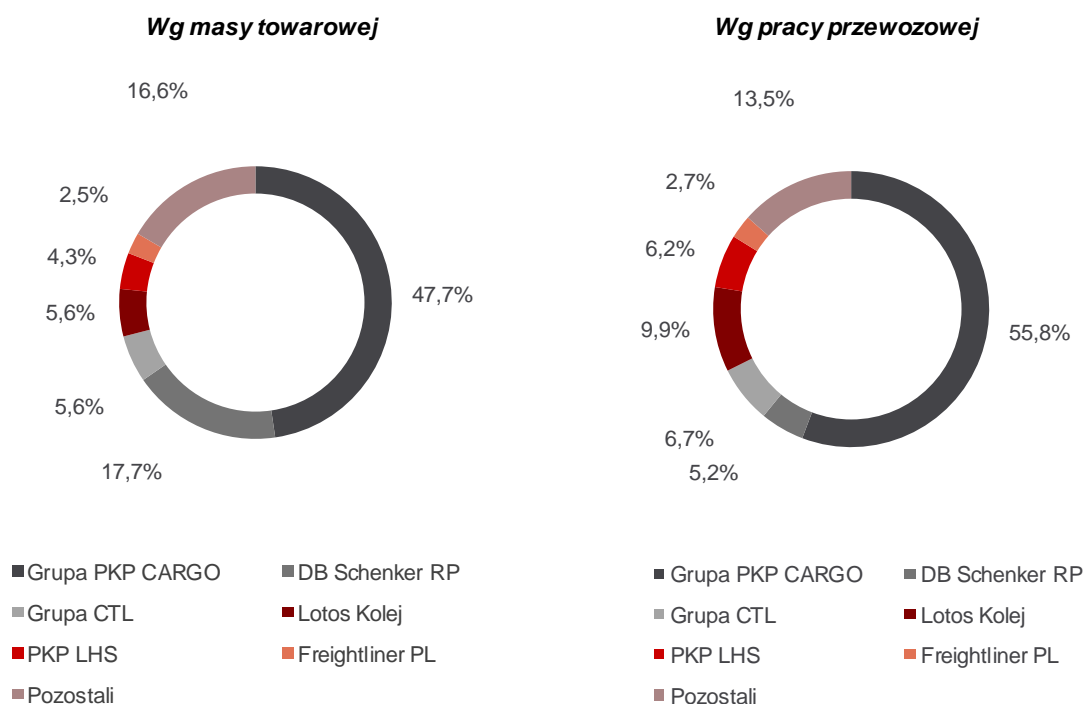
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Rysunek 11 Udział Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w 2014 r. i w 2015 r. w Polsce



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Rysunek 12 Udziały rynkowe operatorów kolejowych wg masy towarowej i wg wykonanej pracy przewozowej w 2015 r. w Polsce



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Wśród największych przewoźników działających na polskim rynku przewozów kolejowych, oprócz Grupy PKP CARGO, znajdują się tacy operatorzy jak: Grupa DB Schenker, Grupa CTL, Lotos Kolej, PKP LHS oraz Freightliner PL.

W 2015 r. największymi rywalami Grupy PKP CARGO ze względu na przewiezioną masę towarową byli: DB Schenker, Grupa CTL i Lotos Kolej, uzyskując udziały w rynku odpowiednio: 17,7%, 5,6% i 5,6%. Biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową głównymi konkurentami były następujące spółki: Lotos Kolej z udziałem w rynku równym 9,9%, Grupa CTL z udziałem 6,7% oraz PKP LHS z udziałem 6,2%.

Największe wzrosty pracy przewozowej w 2015 r., w porównaniu do roku 2014, zostały odnotowane wśród następujących konkurencyjnych operatorów przewozów kolejowych: Lotos Kolej (+577,6 mln tkm, co przełożyło się na wzrost o +1,1 p.p.) oraz DB Schenker (+61,9 mln tkm, +0,1 p.p.).

3.2.3. Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

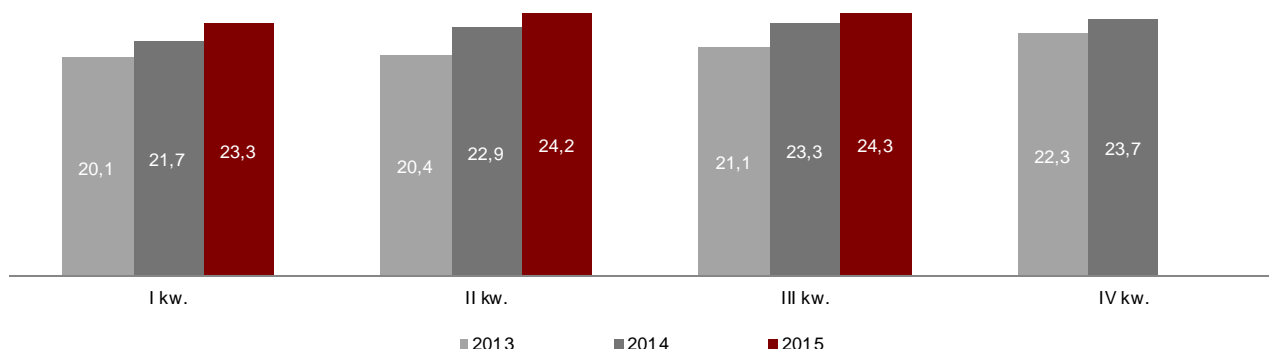
Rynek przewozów towarowych w Czechach w 2014 r. został oszacowany na około 480 mln ton rocznie, w tym około 91,6 mln ton zostało przewiezionych przy wykorzystaniu transportu kolejowego⁴⁸. Największa część przewiezionego wolumenu została przetransportowana transportem samochodowym. Transport drogowy stanowił 81% wszystkich przewozów towarowych, a prawie całą pozostałą część (blisko 19%) obsłużyły przewozy kolejowe. Inne środki transportu (lotniczy lub żegluga śródlądowa) miały niewielkie znaczenie dla rynku czeskiego.

W III kwartale 2015 r. transportem kolejowym zostało przewiezionych około 24,3 mln ton ładunków. Oznacza to wzrost o 1,0 mln ton i o 4,4% w porównaniu do III kwartału 2014 r. Wynik zanotowany w III kwartale 2015 r. jest najlepszy od początku 2013 r. Analizując wyniki z poszczególnych kwartałów, można wnioskować, że w IV kwartale 2015 roku również zostanie odnotowany wzrost (w każdym kwartale przekraczane są wartości z poprzednich lat z danego kwartału).

Pod względem pracy przewozowej wynik osiągnięty w III kwartale 2015 r. (wzrost o 0,16 mld ton, tj. o 4,4% r/r), to drugi najwyższy wynik od początku 2013 r. Największa praca przewozowa została wykonana w IV kwartale 2014 r.

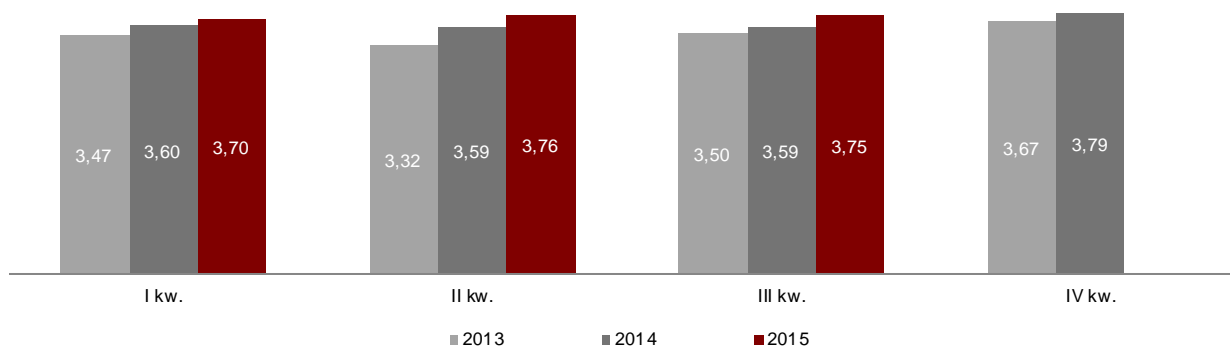
⁴⁸ Czeski Urząd Statystyczny, dane za rok 2014

Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy według przewiezionej masy w Czechach w poszczególnych kwartałach 2013-2015 (mln ton)



Źródło: Ministerstwo Transportu Czech

Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy według wykonanej pracy w Czechach w poszczególnych kwartałach 2013-2015 (mld tkm)



Źródło: Ministerstwo Transportu Czech

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

Zgodnie z danymi przedstawionymi w rocznym raporcie czeskiego zarządcy infrastruktury (SŽDC), w 2014 r. licencje na świadczenie usług przewozu kolejowego towarów w Czechach posiadało 89 przewoźników⁴⁹.

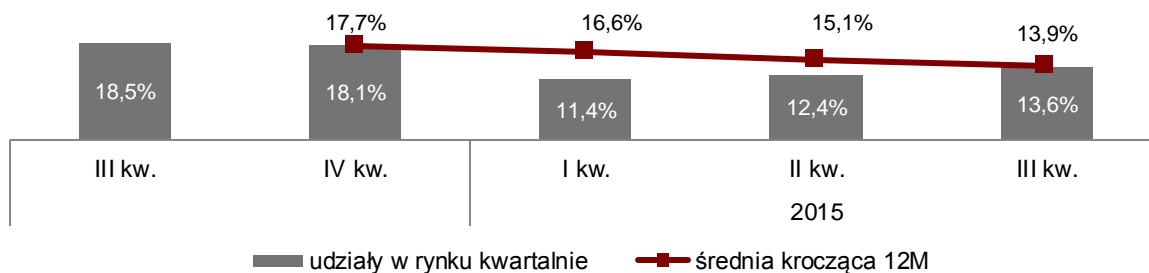
W 2015 r. AWT posiadało mniejszy udział w rynku pod względem transportowanej masy w porównaniu do roku 2014. Zmniejszenie masy po IV kwartale 2014 r. wynika przede wszystkim ze zmniejszenia masy transportowanej na obszarze Republiki Czeskiej. Powodem są głównie mniejsze wolumeny węgla transportowanego na zlecenie OKD i utrata przewozów węgla brunatnego dla elektrowni Chvaletice. Spadek ten został częściowo zrekompensowany przez przewozy dla branży motoryzacyjnej. Mniejszy tonaż ładunków przyczynił się do spadków udziału wg masy wg pracy przewozowej.

Należy jednak zaznaczyć, że Grupie AWT udało się w ciągu 2015 roku zwiększyć kwartalnie transportowaną masę towarową. Wzrosły również odpowiednie udziały w rynku pod względem masy towarowej (z 11,4% w I kw. 2015 r. do 13,6% w III kw. 2015 r.).

Po spadku udziałów pod względem pracy przewozowej w I kwartale 2015 r. vs. IV kwartał 2014 r., odnotowano kwortalne wzrosty udziałów począwszy od 8,2% w II kwartale 2015 r. do 8,8% w III kwartale 2015 r.

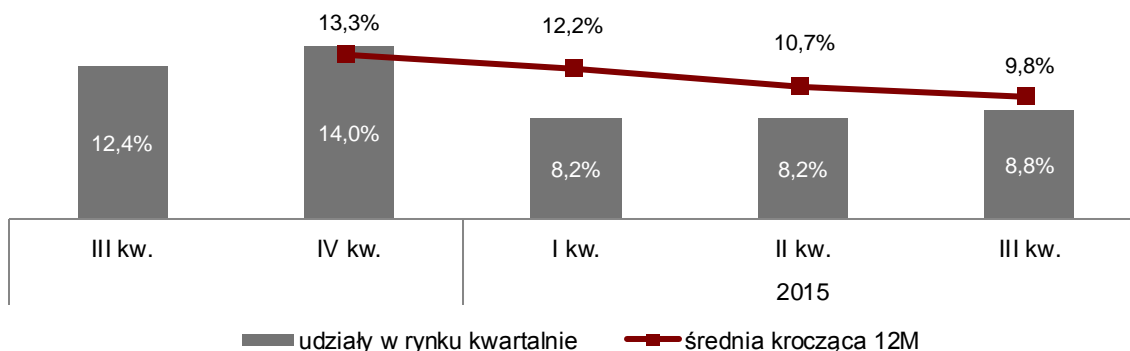
⁴⁹ Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)

Rysunek 15 Udział AWT a.s. w przewiezionej masie towarowej w 2014 r. i w 2015 r. w Republice Czeskiej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Ministerstwa Transportu Czech

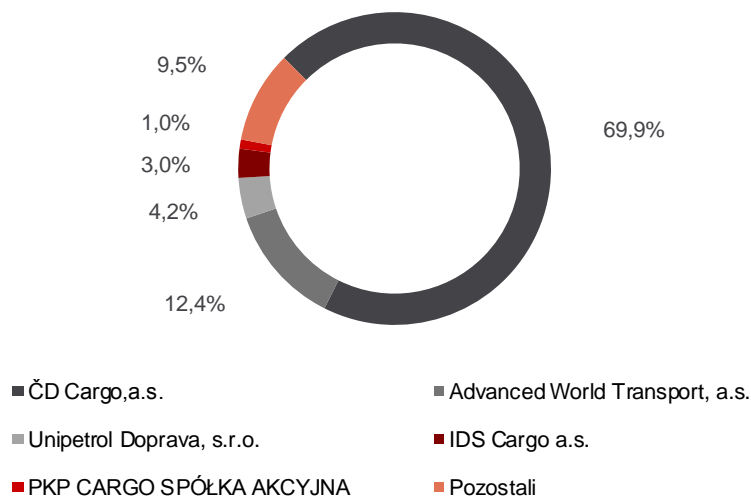
Rysunek 16 Udział AWT a.s. w zrealizowanej pracy przewozowej w 2014 r. i w 2015 r. w Republice Czeskiej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Ministerstwa Transportu Czech

Rysunek 17 Udziały rynkowe operatorów kolejowych wg pracy przewozowej eksploatacyjnej w 2014 r. w obrębie Republiki Czeskiej (btkm)

Wg pracy przewozowej brutto



Źródło: SŽDC, Raport Roczny 2014

Pod względem udziałów w pracy przewozowej brutto liderem na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych jest ČD Cargo a.s. Spółka do 1995 r. była jedynym operatorem na rynku, a obecnie jest czołowym przewoźnikiem kolejowym. Jej udziały spadły w 2014 r. do poziomu 69,9%, co wskazuje na spadek o 6,4 p.p. z poziomu 76,3% w 2013 roku. W głównej mierze udziały te przejęła Grupa AWT, zwiększając udział w rynku z 7,8% w 2013 r. do 12,4% w 2014 r. (wzrost o 4,6 p.p.)⁵⁰.

Najważniejszymi przewoźnikami w Republice Czeskiej z udziałem w rynku powyżej 5% są: państwowa spółka ČD Cargo a.s. oraz Advanced World Transport a.s. Pozostali gracze na rynku przewozów kolejowych, posiadający poniżej 5%, ale ponad 1% udziałów to: Unipetrol Doprava, s.r.o., IDS Cargo a.s. SD – Kolejova doprava i Rail Cargo Austria. Przed transakcją zakupu przez PKP CARGO S.A. udziałów w AWT B.V., Grupa PKP CARGO posiadała 0,95% udziału w rynku czeskim pod względem pracy przewozowej brutto.

3.2.5. Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowane przez Grupę PKP CARGO za 2015 r. oraz 2014 r. zawierają skonsolidowane dane dla spółki PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz Grupy AWT⁵¹, 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 okresie od przejęcia spółki, AWT wykonało pracę przewozową w wysokości 1 059 mln tkm oraz przewiozło masę 8 655 tys. ton.

Działalność przewozowa w 2015 r. realizowana była przez pięć podmiotów z Grupy Kapitałowej. Po zakupie (80% udziałów) spółki AWT B.V., 3 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.).

Kolejowe przewozy towarowe świadczone są przez Grupę PKP CARGO na terenie Polski, jak i ośmiu państw Unii Europejskiej, tj.: Niemiec, Czech, Słowacji, Austrii, Belgii, Holandii, Węgier oraz Litwy. Obecność na wymienionych rynkach stanowi dla Grupy perspektywę rozwoju, gdyż umożliwiła 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). Wielkość rynku przewozów kolejowych na terenie państw, w których Grupa PKP CARGO realizuje przewozy, wyniosła w 2014 r. ponad 920 mln ton⁵².

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 Zhengzhou International Hub, mająca na celu rozwój całopodróżowego połączenia kolejowego w relacji Chin – Europa przez Małaszewicze oraz rozwój współpracy strategicznej w zakresie działalności przeładunkowej w Małaszewiczach. Nadrzędnym celem projektu jest zwiększenie wolumenów lądowego transportu intermodalnego w relacji Chin – Europa Zachodnia przez Małaszewicze oraz w drodze powrotnej do Azji.

Grupa PKP CARGO współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. z ArcelorMittal, PKN Orlen, PGNiG, Grupą Lafarge, Grupą Azoty, Węglkoksem, Jastrzębską Spółką Węglową, Grupą Tauron, Kompanią Węglową, Grupą Enea, Grupą PGE oraz International Paper. Kontrakty realizowane dla wymienionych kontrahentów są systematycznie przedłużane, co potwierdza wysoką jakość świadczonych przez Grupę PKP CARGO usług transportowych. Przykładem są wygrane postępowania przetargowe na przewozy węgla (ENEA Wytwarzanie, Grupa Veolia, Tauron), przewozy drewna oraz zrębków drzewnych (International Paper Kwidzyn, Kronospan Szczecinek, Mondi Świecie), a także kruszyw na budowy dróg i infrastruktury kolejowej.

W 2015 r. Grupa PKP CARGO przewiozła 116,3 mln ton (+5% r/r) oraz wykonała pracę przewozową w wysokości 29,8 mld tkm (+3% r/r). Na wyniki przewozowe Grupy w 2015 r. negatywny wpływ miały przewozy w I kwartale 2015 r. W kwartałach II-IV 2015 r. nastąpiło ożywienie w działalności przewozowej, skutkujące wzrostem przewiezionej masy w II kwartale o 8% r/r, w III kwartale o 7% r/r, w IV kwartale o 9% r/r (do 32,4 mln ton) oraz wzrostem zrealizowanej pracy przewozowej w II kwartale o 4% r/r, w III kwartale o 3% r/r, w IV kwartale o 8% (do 8,1 mld tkm). Na uzyskane wyniki miał wpływ znaczący rozwój przewozów poza granicami Polski, które zrealizowano w wysokości 12,0 mln ton (+344% r/r) oraz wykonano pracę przewozową w wysokości 1,6 mld tkm (+336% r/r).

⁵⁰ SZDC Raport Roczny 2014

⁵¹ dotyczy spółek z Grupy AWT konsolidowanych metodą pełną

⁵² Eurostat

Działalność przewozową Grupy w 2015 r. cechowała pogłębiona międzygałęziowa i wewnątrzgałęziowa rywalizacja cenowa. Podstawowym rodzajem towarów przewożonych przez Grupę były paliwa stałe, wśród których węgiel kamienny pozostawał towarem dominującym. Przewozy paliw stałych stanowiły 54% przetransportowanych wolumenów oraz 46% wykonanej pracy przewozowej przez Grupę PKP CARGO w 2015 r. W tym samym okresie przewozy paliw stałych były wyższe o 12% r/r w ujęciu pracy przewozowej oraz 11% r/r w ujęciu przewiezionej masy. Dzięki aktywnej polityce handlowej nastąpił wzrost wykonanej pracy przewozowej w przewozach węgla o 15% r/r będący rezultatem zwiększenia przewozów w Polsce o 9% r/r oraz znacznego wzrostu w przewozach zagranicznych (+2467% r/r) w związku z nowo pozyskanymi w 2015 r. przewozami z Czech na Słowację, nabyciem udziałów w AWT oraz realizacją na całej drodze przewozu węgla kamiennego z Polski do Niemiec. Na wielkość zrealizowanej pracy przewozowej w segmencie paliw stałych wpływ miał również wzrost średniej odległości przewozu węgla kamiennego w 2015 r. (+3% r/r), a w IV kw. 2015 (+7% r/r) wynikający ze wzrostu przewozów do portów oraz wzrostu przewozów zagranicznych, które cechują się znaczną odległością. W 2015 r. niekorzystny wpływ na przewozy paliw stałych miały przewozy koksu na terenie Polski, których wolumen był niższy o 14% r/r, głównie za sprawą zmniejszonego zapotrzebowania na przewozy koksu do Niemiec i w eksporcie przez porty morskie, wynikającego z niskich cen tego towaru na światowych rynkach.

Drugą największą grupę towarów przewożonych przez Grupę PKP CARGO w 2015 r. stanowiły kruszywa i materiały budowlane z 18% udziałem w całkowitej pracy przewozowej (21% w analogicznym okresie 2014 r.). Transport kruszyw i materiałów budowlanych w 2015 r. (spadek o 8% r/r pod względem przewiezionej masy) kształtowany był przez panującą stagnację w zakresie inwestycji infrastrukturalnych wynikającą z oczekiwaniami na rozstrzygnięcia przetargów oraz rozpoczęcie prac na nowych inwestycjach infrastrukturalnych (od początku 2016 r. GDDKiA podpisała 12 umów na łączną kwotę 4,2 mld złotych na budowę kilkunastu odcinków dróg m.in. S3, S5, S6, S8, S11, S17 oraz autostrady A1). Należy zauważyć, iż w 2014 r. nastąpiła intensyfikacja przewozów w związku z potrzebą pilnego zakończenia inwestycji w ramach perspektywy UE na lata 2007-2013.

Produkty związane z przemysłem metalurgicznym, tj. metale i rudy żelaza, stanowią kolejny istotny obszar rynkowy obsługiwany przez Grupę PKP CARGO. Ich udział w pracy przewozowej Grupy PKP CARGO w 2015 r. wyniósł 12% (w 2014 r. wynosił 13%). W tej grupie towarowej nie odnotowano zmiany przewiezionej masy – niższe przewozy metali (-15% r/r) zrekompensował wzrost przewozów rud żelaza (+21% r/r). Zmiany jakie zaszły w przewozach w tym segmencie, wynikają z relokacji wybranych procesów produkcyjnych z Ukrainy do innych państw, w tym m. in. do Polski, sytuacji w przemyśle metalurgicznym na rynkach światowych oraz sytuacji na rynku złomu w Polsce - napływ taniej stali z Chin, a także niskie ceny surowców zmniejszyły zapotrzebowanie na złom i doprowadziły do obniżki cen. W IV kwartale 2015 r. w związku ze zmianami w realizowanych relacjach przewozowych (wzrost średniej odległości przewozu o 12%), przy nieznacznym wzroście przewiezionej masy (+2% r/r) nastąpił wzrost pracy przewozowej (+14% r/r).

W przewozach produktów chemicznych w 2015 r. odnotowano wzrost pracy przewozowej o 6% r/r, na który miał wpływ wzrost udziału przewozów do portów przy jednoczesnym spadku przewozów krajowych (wzrost średniej odległości przewozu o 8%). W IV kwartale 2015 r. w związku ze zmianami w realizowanych relacjach przewozowych (wzrost średniej odległości przewozu o 1%), przy spadku przewiezionej masy (-4% r/r) nastąpił nieznaczny spadek pracy przewozowej (-3% r/r).

W 2015 r. odnotowano spadek pracy przewozowej wykonanej w przewozach drewna i produktów rolnych o 4% r/r, na który wpływ miał spadek przewozów drewna (w tym biomasy) z Białorusi (głównie ze względu na wysokie ceny surowca). W IV kwartale 2015 r. odnotowano wzrost przewiezionej masy o 5% r/r, przy wzroście wykonanej pracy przewozowej o 11% r/r (wzrost średniej odległości przewozu o 5%).

Grupa PKP CARGO pozostaje liderem w przewozach intermodalnych w Polsce, stanowiącym istotny element strategii rozwoju Grupy. W 2015 r. transport jednostek intermodalnych wzrósł pod względem masy przewiezionych kontenerów o 14% r/r, natomiast wykonana praca przewozowa wzrosła o 11% r/r. W IV kwartale 2015 r. nastąpił znaczący wzrost przewiezionej masy (+39% r/r) i zrealizowanej pracy przewozowej (+31% r/r). Wzrost przewozów intermodalnych Grupy wynika z pozyskania nowych klientów oraz relacji przewozowych, m.in. uruchomienia pociągów: z Chin do Duisburga, z Łodzi do Piacenzy oraz krajowych pociągów operatorskich do/z terminali Poznań Franowo i Warszawa Praga (co jest ściśle związane z rozwojem tego segmentu rynku kolejowego), a także wielkości przewozów zrealizowanych przez AWT. Fundamentalne znaczenie dla rozwoju sieci połączeń intermodalnych ma terminal typu HUB zlokalizowany w Poznaniu Franowie, którego rozbudowa zwiększyła jego powierzchnię składowania o blisko 40%.

Tabela 4 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w 2014 i 2015 oraz w IV kwartale 2014 r. i 2015 r.*

Wyszczególnienie	2015	2014	Zmiana	Zmiana %	2015	2014	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana %
	(mln tkm)				udział w całości (%)		(mln tkm)		%
Paliwa stałe ¹	13 593	12 181	1 412	12%	46%	42%	3 926	3 307	19%
z czego węgiel kamienny	12 387	10 757	1 630	15%	42%	37%	3 629	2 938	24%
Kruszywa i materiały budowlane ²	5 261	6 142	-881	-14%	18%	21%	1 256	1 609	-22%
Metale i rudy ³	3 709	3 650	59	2%	12%	13%	991	868	14%
Produkty chemiczne ⁴	2 013	1 903	110	6%	7%	7%	483	497	-3%
Paliwa płynne ⁵	839	781	58	7%	3%	3%	255	210	21%
Drewno i płody rolne ⁶	1 629	1 694	-66	-4%	5%	6%	436	394	11%
Przewozy intermodalne	2 031	1 832	199	11%	7%	6%	593	451	31%
Pozostałe ⁷	764	764	-1	0%	3%	3%	207	189	9%
Razem	29 839	28 947	892	3%	100%	100%	8 148	7 525	8%

* w związku z przejściem AWT rozpoczęto prezentację przewozów zagranicznych na własnych licencjach PKP CARGO S.A. oraz ujednolicono prezentację danych dotyczących pracy przewozowej wykonywanej na terenie Polski z danymi przekazywanymi do UTK (dodano pracę przewozową wykonywaną na terenie innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK), wobec czego dane za 2014 r. zostały zaktualizowane.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 5 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w 2014 i 2015 oraz w IV kwartale 2014 r. i 2015 r.

Wyszczególnienie	2015	2014	Zmiana	Zmiana %	2015	2014	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana %
	(tys. ton)				udział w całości (%)		(tys. ton)		%
Paliwa stałe ¹	63 285	56 919	6 366	11%	54%	51%	18 726	16 150	16%
z czego węgiel kamienny	57 847	51 976	5 870	11%	50%	47%	17 182	14 854	16%
Kruszywa i materiały budowlane ²	19 898	21 526	-1 628	-8%	17%	19%	5 008	5 647	-11%
Metale i rudy ³	12 311	12 293	19	0%	11%	11%	2 993	2 932	2%
Produkty chemiczne ⁴	5 846	5 961	-115	-2%	5%	5%	1 428	1 491	-4%
Paliwa płynne ⁵	3 001	2 692	309	11%	3%	2%	870	759	15%
Drewno i płody rolne ⁶	4 673	4 709	-35	-1%	4%	4%	1 247	1 187	5%
Przewozy intermodalne	5 173	4 536	637	14%	4%	4%	1 549	1 113	39%
Pozostałe ⁷	2 070	2 072	-2	0%	2%	2%	554	513	8%
Razem	116 257	110 706	5 551	5%	100%	100%	32 375	29 792	9%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 6 Średnia odległość Grupy PKP CARGO w 2014 i 2015 oraz w IV kwartale 2014 r. i 2015 r.*

Wyszczególnienie	2015	2014	Zmiana	Zmiana %	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana %
	km		%		km		%
Paliwa stałe ¹	215	214	1	0%	210	205	2%
z czego węgiel kamienny	214	207	7	3%	211	198	7%
Kruszywa i materiały budowlane ²	264	285	-21	-7%	251	285	-12%
Metale i rudy ³	301	297	4	1%	331	296	12%
Produkty chemiczne ⁴	344	319	25	8%	338	333	1%
Paliwa płynne ⁵	280	290	-11	-4%	293	276	6%
Drewno i płody rolne ⁶	348	360	-11	-3%	350	332	5%
Przewozy intermodalne	393	404	-11	-3%	383	406	-6%
Pozostałe ⁷	369	369	0	0%	373	368	1%
Razem	257	261	-5	-2%	252	253	0%

* w związku z przejściem AWT rozpoczęto prezentację przewozów zagranicznych na własnych licencjach PKP CARGO S.A. oraz ujednolicono prezentację danych dotyczących pracy przewozowej wykonywanej na terenie Polski z danymi przekazywanymi do UTK (dodano pracę przewozową wykonywaną na terenie innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK), wobec czego dane za 2014 r. zostały zaktualizowane.

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.

Źródło: Opracowanie własne

Z punktu widzenia kierunków, w których realizowane były przewozy Grupy PKP CARGO dominujące były przewozy realizowane na terytorium Polski (95% zrealizowanej pracy przewozowej).

3.3. Pozostałe usługi

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

- 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, obejmującą 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, Słowacji 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 intermodalnych 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”;
- pozostałe 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 naprawcze taboru - utrzymanie taboru Grupy realizowane jest głównie przez spółkę dedykowaną PKP CARGO TABOR 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 gospodarowanie 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.

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

3.4. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia

Główni odbiorcy

Głównym obszarem geograficznym działalności Grupy jest Polska, jednakże Grupa aktywnie poszerza obszar geograficzny swojej działalności, wykorzystując możliwości wynikające z liberalizacji europejskiego rynku kolejowego.

W wyniku transakcji nabycia udziałów AWT znacząco wzrósł udział Grupy PKP CARGO w rynku czeskim. W okresie zakończonym 31 grudnia 2015 roku suma przychodów osiągniętych od kontrahentów czeskich wyniosła prawie 12% całkowitych przychodów ze sprzedaży usług, przy 2% udziale w analogicznym okresie roku poprzedniego.

Przychody Grupy od klientów zewnętrznych w rozbiciu na lokalizacje opisano w nocie 7.2 „Informacje geograficzne” do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

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

Główni dostawcy

Grupa PKP CARGO, działając na rynku przewozowym, w zakresie dostępu do infrastruktury 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 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 Grupy (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia surowców i materiałów) wyniósł w 2015 r. 28,2%.

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 Grupy (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia surowców i materiałów) wyniósł w 2015 r. 19,8%.

3.5. Informacje dotyczące zatrudnienia

Z uwagi na objęcie konsolidacją od 28 maja 2015 r. spółek z Grupy AWT, poniższe dane uwzględniają jej pracowników: w zakresie danych prezentowanych wg stanu wyłącznie na dzień 30.09.2015 r. oraz 31.12.2015 r., w zakresie danych dot. przeciętnego zatrudnienia – w kalkulacji uwzględniono wyłącznie dane od daty nabycia.

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

Tabela 7 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO (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		
Spółka	17 979	17 819	20 830	-2 851	160
Spółki zależne	5 826	5 815	4 130	1 696	11
Razem	23 805	23 634	24 960	-1 155	171

* uwzględniono pracowników Grupy AWT (2 149 os.)

** uwzględniono pracowników Grupy AWT (2 132 os.)

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 8 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO (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		
Spółka	20 830	21 870	22 480	-1 650	-1 040
Spółki zależne	4 130	4 220	4 073	57	-90
Razem	24 960	26 090	26 553	-1 593	-1 130

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w okresie 12 miesięcy 2015 r. oraz 2014 r. w Grupie PKP CARGO (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w etatach		Zmiana	Przeciętne zatrudnienie w osobach		Zmiana
	2015*	2014		2015*	2014	
Spółka	18 484	22 010	-3 526	18 486	22 012	-3 526
Spółki zależne	5 891	4 175	1 716	5 921	4 203	1 718
Razem	24 375	26 185	-1 810	24 407	26 215	-1 808

* uwzględniono pracowników Grupy AWT w okresie od daty nabycia AWT B.V. (2 115 et. / 2 124 os.)

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 10 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO (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	5 324	5 284	5 349	-25	40
Stanowiska robotnicze	18 481	18 350	19 611	-1 130	131
Razem	23 805	23 634	24 960	-1 155	171

* uwzględniono pracowników Grupy AWT (2 149 os.)

** uwzględniono pracowników Grupy AWT (2 132 os.)

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO (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	5 349	5 464	5 566	-217	-115
Stanowiska robotnicze	19 611	20 626	20 987	-1 376	-1 015
Razem	24 960	26 090	26 553	-1 593	-1 130

Źródło: Opracowanie własne

W 2015 r. przeciętne zatrudnienie w Grupie PKP CARGO (mimo przejęcia AWT) zmniejszyło się o 1 810 etatów w porównaniu do 2014 r., głównie w następstwie prowadzenia procesu optymalizacji zatrudnienia w postaci Programu Dobrowolnych Odejść („PDO”).

W wyniku weryfikacji zgłoszeń do I PDO, wyrażono zgodę na skorzystanie z programu przez 3 041 pracowników. Osoby te przestały być pracownikami począwszy od 1 lutego 2015 r.

W wyniku weryfikacji zgłoszeń do II PDO, wyrażono zgodę na skorzystanie z Programu przez 874 pracowników. Osoby te przestały być pracownikami PKP CARGO S.A. począwszy od 1 lipca 2015 r. Program został wdrożony również w spółce PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. W wyniku weryfikacji zgłoszeń, wyrażono zgodę na odejście 107 pracowników począwszy od 1 sierpnia 2015 r.

Jednocześnie, w IV kwartale 2015 r. uzupełniono braki kadrowe m.in. w zespołach drużyn trakcyjnych.

Spadek zatrudnienia w 2015 r. w Grupie PKP CARGO był głębszy niż zakładano w Prospekcie Emisyjnym PKP CARGO S.A., sporządzonym w związku z pierwszą ofertą publiczną. Spadek był głównie efektem PDO. Zarząd Jednostki Dominującej zakłada, że tempo zmian zatrudnienia będzie zbliżone do wskazanego w Prospekcie.

3.6. Inwestycje Grupy PKP CARGO

3.6.1. Nakłady inwestycyjne

Grupa poniosła w 2015 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 P3⁵³) w wysokości 484,6 mln zł, co stanowiło 81% wykonania 2014 r.

Szczegółowe informacje na temat zmiany polityki rachunkowości w zakresie kapitalizacji kosztów napraw i przeglądów okresowych taboru zamieszczono w nocie 5 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Grupa nie poniosła nakładów inwestycyjnych poza granicami kraju w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne.

Największa część nakładów inwestycyjnych w 2015 r. w Grupie została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe taboru, w tym przeglądy okresowe (ilość napraw okresowych P4 i P5 oraz przeglądów okresowych P3 wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli określonych w DSU⁵⁴ taboru zatwierdzonych przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), modernizację lokomotyw (15 szt.), zakup wagonów (70 szt. wagonów platform do przewozu kontenerów) oraz modernizację wagonów - łącznie 399,7 mln zł. Ponadto nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu i wartości niematerialnych (oprogramowania) wyniosły 34,9 mln zł (w tym: wdrożenie systemów informatycznych z obszaru handlu oraz przewozów), na budownictwo inwestycyjne na poziomie 28,1 mln zł (w tym m.in.: budowa i wyposażenie kolejowego terminala intermodalnego oraz rozbudowa hali napraw w Poznaniu Franowie, uprządkowanie gospodarki ściekowej w Kamieńcu Żąbkowickim, modernizacja budynków w Gdyni, Wrocławiu i Jaworznie Szczakowej) oraz pozostałe zakupy 21,9 mln zł (w tym m. in.: zakup maszyn, urządzeń oraz samochodów).

Tabela 12 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r. w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne (tys. zł)

Wyszczególnienie	2015	2014	Zmiana	Zmiana w %
Budownictwo inwestycyjne	28 084	18 130	9 954	55%
Modernizacje lokomotyw	70 400	48 544	21 856	45%
Zakupy wagonów	20 063	57 301	-37 238	-65%
Modernizacje wagonów	1 624	0	1 624	n/d
Maszyny i urządzenia	12 170	9 469	2 701	29%
Teleinformatyzacja	34 862	21 972	12 890	59%
Pozostałe	9 744	4 163	5 581	134%
Komponenty w remontach:	307 613	437 154	-129 541	-30%
<i>Naprawy okresowe lokomotyw</i>	<i>150 681</i>	<i>126 072</i>	<i>24 609</i>	<i>20%</i>
<i>Naprawy okresowe wagonów</i>	<i>156 932</i>	<i>311 082</i>	<i>-154 150</i>	<i>-50%</i>
Razem	484 560	596 733	-112 173	-19%

Źródło: Opracowanie własne

*W 2014 r. i 2015 r. w pozycji komponenty w remontach zostały ujęte przeglądy okresowe lokomotyw i wagonów (P3) w następujących wysokościach: w 2015 r. 34 280 tys. zł oraz w 2014 r. 36 571 tys. zł wynikające z wprowadzonej zmiany w polityce rachunkowości Spółki w zakresie kapitalizacji przeglądów okresowych taboru.

Struktura finansowania nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne kształtowała się następująco: 288,2 mln zł ze środków własnych, 180,1 mln zł ze środków z kredytu, 9,8 mln zł w formie leasingu oraz 6,5 mln zł ze środków Funduszu Spójności, które Spółka otrzymała w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”.

Dodatkowo Jednostka Dominująca w 2015 r. sfinansowała kredytem zapłatę zaliczki w wysokości 12,3 mln zł na zakup lokomotyw wielosystemowych, których dostawa i rozliczenie nastąpi w 2016 r. Ponadto, w roku 2015 Jednostka Dominująca zrefinansowała poprzez kredyty nakłady inwestycyjne z lat poprzednich w kwocie 232,3 mln zł.

⁵³ Przeglądy okresowe wagonów i przeglądy duże lokomotyw określone w Dokumentacjach Systemów Utrzymania (DSU)

⁵⁴ Dokumentacja Systemu Utrzymania

Ogółem Jednostka Dominująca uruchomiła linie kredytowe na łączną wartość 424,7 mln zł, z czego:

- 180,1 mln zł na sfinansowanie nakładów 2015 r.,
- 232,3 mln zł na refinansowanie nakładów z lat wcześniejszych,
- 12,3 mln zł na sfinansowanie zaliczki na zakup lokomotyw wielosystemowych

Dodatkowo, oprócz nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne, w ramach inwestycji kapitałowych w 2015 r., Jednostka Dominująca:

- nabyła w PS TRADE TRANS sp. z o.o. (obecnie: PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.) 640 udziałów, reprezentujących łącznie 44,44% kapitału zakładowego tej spółki, ponosząc nakłady w wysokości 40,0 mln zł;
- nabyła w PKP CARGO International a.s. w likwidacji 490 akcji, reprezentujących łącznie 49% kapitału zakładowego tej spółki, ponosząc nakłady w wysokości 1,6 mln zł;
- nabyła w Advanced World Transport B.V. 60 000 udziałów, reprezentujących łącznie 80% kapitału zakładowego tej spółki, ponosząc nakłady w wysokości 427,3 mln zł.

Ponadto, Spółka PKP CARGO S.A. przekazała do spółki zależnej PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o. aport w postaci składnika rzeczowych aktywów trwałych o wartości 1,4 mln zł. Aport został przekazany tytułem podniesienia kapitału podstawowego spółki zależnej.

3.6.2. Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

Grupa PKP CARGO posiada możliwości finansowania swoich zamierzeń inwestycyjnych zarówno z posiadanej i planowanej nadwyżki środków własnych z działalności operacyjnej, jak również z uwzględnieniem kredytów inwestycyjnych uzyskanych z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Banku Gospodarstwa Krajowego, Banku Polska Kasa Opieki S.A., Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju oraz w ramach pozyskania nowych kredytów i pożyczek inwestycyjnych. Ustalone ze strategicznymi kredytodawcami dopuszczalne wskaźniki finansowe pozwalają Grupie na istotne zwiększenie skali finansowania zamierzeń inwestycyjnych środkami zewnętrznymi bez ryzyka naruszenia kowenantów obecnych umów kredytowych.

W roku 2016 Grupa planuje zwiększyć udział finansowania nakładów inwestycyjnych kapitałem obcym.

Dodatkowo, w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2015 r. 8 spółek z Grupy.

4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe

4.1.1. Sprawozdanie z całkowitych dochodów

W wyniku transakcji nabycia 80% udziałów AWT B.V., prezentowane wielkości obejmują dane finansowe AWT za okres od daty nabycia. Przychody AWT uzyskane w tym okresie wyniosły 549,7 mln zł. Grupa AWT osiągnęła w tym samym okresie zysk netto w kwocie 20,0 mln zł. Analiza podstawowych wielkości ekonomiczno-finansowych Grupy PKP CARGO przedstawiona w niniejszym rozdziale uwzględnia prezentacyjną korektę danych w 2015 r. i 2014 r. Dane prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządu oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł oraz II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządu 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. Kwoty wynikające z PDO zostały ujęte w kosztach świadczeń pracowniczych, natomiast utrata wartości aktywów została ujęta w pozycji amortyzacja i odpisy aktualizujące. Korekty dokonano również w pozostałych przychodach operacyjnych po rozpoznaniu zysku z okazjonalnego nabycia AWT B.V. Zysk z tego tytułu wyniósł 137,8 mln zł.

W 2015 r. Grupa dokonała redefinicji komponentów w stosowanej polityce rachunkowości, w wyniku której przeglądy okresowe taboru P3 zostały uznane za komponent naprawczy w świetle MSSF. Przeglądy okresowe P3 wagonów i lokomotyw mają podobny charakter do napraw okresowych P4 i P5, klasyfikowanych dotychczas przez Grupę jako komponentyremontowe.

Począwszy od sprawozdania finansowego za rok zakończony 31 grudnia 2015 roku Grupa zmieniła politykę rachunkowości w zakresie ujmowania kosztów odsetek od rezerw na świadczenia pracownicze i obecnie są ujmowane w kosztach finansowych. Zgodnie z poprzednio stosowaną polityką rachunkowości koszty odsetek były prezentowane razem z kosztami bieżącego zatrudnienia w pozycji koszty świadczeń pracowniczych. Dodatkowo zmieniono sposób prezentacji otrzymanych i nałożonych kar, które prezentowane były w pozostałych kosztach rodzajowych. Obecnie ujmuje się je w pozostałych kosztach i przychodach operacyjnych. Ponadto w kosztach świadczeń pracowniczych i kosztach finansowych ujęto rezerwę na odprawy pośmiertne. W poprzednich okresach sprawozdawczych Grupa ujmowała w księgach rachunkowych tylko i wyłącznie wypłacone w danych okresie sprawozdawczym odprawy. Obecnie zmieniono w tym zakresie zasady polityki rachunkowości i rozpoznano rezerwę na całość świadczenia wyliczoną według metodyaktuarialnej.

Szczegółowe informacje na temat zmiany polityki rachunkowości zamieszczono w nocie 5 Roczego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

W 2015 r. Grupa PKP CARGO przewiozła 116,3 mln ton ładunków (tj. o 5% więcej niż w 2014 r.) i wykonała pracę przewozową na poziomie 29,8 mld tkm (tj. o 3% więcej niż w 2014 r.), co zostało szczegółowo opisane w rozdziale „Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO”.

Przychody z działalności operacyjnej Grupy w 2015 r. wzrosły o 6,5% r/r, a koszty działalności operacyjnej o 8,3% r/r. Grupa wygenerowała w 2015 r. zysk na działalności operacyjnej oraz zysk netto w wysokości odpowiednio 55,9 mln zł oraz 31,4 mln zł. Skorygowane przychody z działalności Grupy wzrosły o 3,3% r/r, a skorygowane koszty działalności operacyjnej wzrosły o 9,3% r/r. Skorygowane wyniki Grupy to: zysk na działalności operacyjnej w wysokości 167,0 mln zł oraz zysk netto w wysokości 95,2 mln zł. Zmiany te wynikały głównie z włączenia do konsolidacji AWT.

Szczegóły w zakresie poszczególnych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów przedstawiono w dalszej części niniejszego rozdziału. W poniższej tabeli przedstawiono wyniki Grupy Kapitałowej PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r.

Tabela 13 Wyniki Grupy PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r. (tys. zł)

Lp	Wyszczególnienie	2015	2014	2015	2014	Zmiana 2015-2014	Tempo zmian 2015/2014
		dane przekształcone***		Skorygowany*	Skorygowany**	Skorygowany*,**	Skorygowany*,**
1	Razem przychody z działalności operacyjnej	4 554 133	4 274 335	4 416 354	4 274 335	142 019	3,3%
2	Razem koszty działalności operacyjnej	4 498 222	4 153 408	4 249 384	3 888 077	361 308	9,3%
3	Zysk (strata) na działalności operacyjnej	55 911	120 927	166 970	386 258	-219 288	-56,8%
4	Przychody finansowe	14 723	33 812	14 723	33 812	-19 089	-56,5%
5	Koszty finansowe	65 067	62 099	65 067	62 099	2 968	4,8%
6	Udział w (zyskach) / stratach jednostek wycenianych metodą praw własności	4 416	881	4 416	881	3 535	401,1%
7	Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostce stowarzyszonej	1 865		1 865		1 865	
8	Zysk (strata) przed opodatkowaniem	11 848	93 521	122 907	358 853	-235 946	-65,8%
9	Podatek dochodowy	-19 563	15 239	27 716	65 652	-37 936	-57,8%
10	ZYSK (STRATA) NETTO	31 411	78 282	95 191	293 201	-198 010	-67,5%

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

*dane za 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia spółki AWT w kwocie 137,8 mln zł, koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządu oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł oraz odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasy fikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł

**dane za 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządu oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł.

***przekształcenie danych porównawczych zostało szczegółowo opisane w nocie 5 Roczego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Przychody z działalności operacyjnej

Tabela 14 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r. (tys. zł)

Lp	Wyszczególnienie	2015	2014	2015	2014	Zmiana 2015-2014	Tempo zmian 2015/2014
		dane przekształcone**		Skorygowany*	Skorygowany	Skorygowany*	Skorygowany*
1	Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych, w tym:	4 330 336	4 162 171	4 330 336	4 162 171	168 165	4,0%
1.1	Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	3 727 552	3 791 533	3 727 552	3 791 533	-63 981	-1,7%
2	Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	33 132	54 902	33 132	54 902	-21 770	-39,7%
3	Pozostałe przychody operacyjne	190 665	57 262	52 886	57 262	-4 375	-7,6%
4	Razem przychody z działalności operacyjnej	4 554 133	4 274 335	4 416 354	4 274 335	142 019	3,3%

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

*dane za 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia spółki AWT w kwocie 137,8 mln zł

**przekształcenie danych porównawczych zostało szczegółowo opisane w nocie 5 Roczego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

W całkowitych przychodach z działalności operacyjnej Grupy największy udział stanowią przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych (95,1% w 2015 r. przy 97,4% w 2014 r.). Przychody ze sprzedaży usług obejmują głównie: przychody przewozowe, spedycyjne, przychody z usług bocznicowych i trakcyjnych, usług rekultywacji oraz z tytułu wynajmu taboru. Pozostałą część przychodów z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO stanowią przychody ze sprzedaży towarów i materiałów, które obejmują, m.in. sprzedaż złomu stalowego i żelwnego, jak również pozostałe przychody operacyjne obejmujące m. in. sprzedaż środków trwałych, zmianę stanu odpisów aktualizujących należności i odsetki od należności,

zmianę stanu rezerw na zobowiązania, otrzymane kary i odszkodowania oraz zdarzenie jednorazowe w 2015 r. tj. zysk z okazjonalnego nabycia AWT.

Spadek przychodów z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych w 2015 r. wynikał m.in. z silnej presji cenowej rynku kolejowych przewozów towarowych, a także zmniejszenia przychodów z przewozu kruszyw i materiałów budowlanych, wynikające z niskiego stanu zaawansowania realizacji inwestycji drogowych oraz kolejowych w oczekiwaniu na rozstrzygnięcia przetargów oraz rozpoczęcie prac na nowych inwestycjach infrastrukturalnych. Należy zauważyć, iż w 2014 r. nastąpiła intensyfikacja przewozów w związku z potrzebą pilnego zakończenia inwestycji w ramach perspektywy UE na lata 2007-2013. Dodatkowo spadek przychodów z tyt. kolejowych usług przewozowych w grupie towarowej drewno i płody rolne wynikał z wyższych cen drewna na rynku białoruskim i mniejszego importu tego surowca z Białorusi. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały szczegółowo opisane w rozdziale „Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO”.

Za wzrost przychodów ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych przede wszystkim odpowiada włączenie do konsolidacji AWT. Pozostałe pozycje przychodów poza przychodami z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych rosną. Największy wzrost odnotowano na przychodach bocznicowych i trakcyjnych o 75,8 mln zł r/r oraz na przychodach z rekultywacji o 78,0 mln zł r/r.

Spadek przychodów z tytułu sprzedaży towarów i materiałów o 21,8 mln zł (tj. o 39,7% r/r), był spowodowany głównie niskimi cenami złomu na rynku. Napływ taniej stali z Chin, a także niskie ceny surowców, zmniejszyły zapotrzebowanie na złom i doprowadziły do znacznej obniżki cen – o ponad 20% do kwoty ok. 550 zł/t. W związku z brakiem zainteresowania na rynku zakupem taboru po oferowanych cenach, Grupa w znacznym stopniu zmniejszyła sprzedaż zbędnego taboru, a co za tym idzie – obniżeniu uległy przychody ze sprzedaży złomu.

Wzrost pozostałych przychodów operacyjnych o 133,4 mln zł, tj. o 233,0% r/r był w głównej mierze spowodowany zaistnieniem zdarzenia jednorazowego, tj. zysku z tyt. okazjonalnego nabycia AWT, co spowodowało wzrost tej pozycji o 137,8 mln zł, natomiast skorygowane pozostałe przychody operacyjne spadły o 4,4 mln zł, tj. o 7,6 % r/r.

Koszty działalności operacyjnej

Tabela 15 Koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r. (tys. zł)

Lp	Wyszczególnienie	2015	2014	2015	2014	Zmiana 2015-2014	Tempo zmian 2015/2014
			dane przekształcone***	Skorygowany*	Skorygowany**	Skorygowany*,**	Skorygowany*,**
1	Amortyzacja i odpisy aktualizujące	648 982	382 791	470 323	382 791	87 532	22,9%
2	Zużycie materiałów i energii	696 994	594 010	696 994	594 010	102 984	17,3%
3	Usługi obce	1 501 160	1 315 778	1 501 160	1 315 778	185 382	14,1%
4	Podatki i opłaty	38 597	40 759	38 597	40 759	-2 162	-5,3%
5	Koszty świadczeń pracowniczych	1 484 764	1 698 873	1 414 585	1 433 543	-18 957	-1,3%
6	Pozostałe koszty rodzajowe	53 854	43 955	53 854	43 955	9 899	22,5%
7	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	25 654	38 203	25 654	38 203	-12 549	-32,8%
8	Pozostałe koszty operacyjne	48 217	39 039	48 217	39 039	9 178	23,5%
9	Razem koszty działalności operacyjnej	4 498 222	4 153 408	4 249 384	3 888 077	361 308	9,3%

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

*dane za 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządu oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł oraz odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł.

**dane za 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządu oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł.

***przekształcenie danych porównawczych zostało szczegółowo opisane w nocie 5 Roczego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

W 2015 r. skorygowane koszty działalności operacyjnej wzrosły o 361,3 mln zł, tj. o 9,3 % r/r, do poziomu 4 249,4 mln zł głównie w wyniku włączenia do konsolidacji AWT.

W 2015 r. odnotowano wzrost kosztów amortyzacji i odpisów aktualizujących o 266,2 mln zł (tj. o 69,5% r/r) do poziomu 649,0 mln zł w wyniku włączenia do konsolidacji AWT, wysokiego poziomu nakładów inwestycyjnych w szczególności napraw

okresowych w 2014 r. i sukcesywną realizację napraw okresowych w 2015 r. oraz dokonania odpisu aktualizującego z tytułu utraty wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży na 178,7 mln zł - szczegóły opisano w notach 3.2.2 i 24 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego. Skorygowane koszty amortyzacji i odpisów aktualizujących wyniosły w 2015 r. 470,3 mln zł wobec 382,8 mln zł w 2014 r., co oznacza wzrost o 87,5 mln zł, tj. o 22,9% r/r.

Ponadto, odnotowano wzrost kosztów usług obcych o 185,4 mln zł, tj. o 14,1% r/r, które osiągnęły poziom 1 501,2 mln zł. Wzrost ten wynikał głównie ze wzrostu czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 22,8 mln zł, kosztów usług transportowych o 63,8 mln zł oraz pozostałych usług obcych o 75,5 mln zł, co wynikało głównie z włączenia do konsolidacji AWT. O 103,0 mln zł zwiększyły się również koszty zużycia materiałów i energii w tym: koszty materiałów o 66,9 mln zł, koszty zużycia energii elektrycznej, gazowej i wody o 29,9 mln zł, a także zmiana wartości odpisów aktualizujących 25,5 mln zł r/r (szczegóły opisano w notce 19 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego). Wzrosty te spowodowane były głównie nabyciem udziałów w AWT. W 2015 r. Grupa odnotowała spadek kosztów zużycia paliwa o 18,8 mln zł r/r, co było spowodowane w znacznej mierze niższymi cenami paliw.

W 2015 r. odnotowano spadek skorygowanych kosztów świadczeń pracowniczych, które osiągnęły poziom 1 414,6 mln zł wobec 1 433,5 mln zł w 2014 r., tj. spadek o 1,3% r/r pomimo włączenia do konsolidacji kosztów świadczeń pracowniczych AWT. Było to wynikiem wdrożenia procesu optymalizacji zatrudnienia w postaci Programu Dobrowolnych Odejsć, a także rozwiązywania umów o pracę w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych. Z uwagi na powyższe, przeciętne zatrudnienie w 2015 r. zmniejszyło się o 1 810 etatów r/r (przy uwzględnieniu pracowników AWT w okresie od czerwca 2015 r. 2 115 etatów przeciętnie). Zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale „Informacje dotyczące zatrudnienia”.

W 2015 r. wartość sprzedanych towarów i materiałów spadła o 12,5 mln zł, tj. 32,8% do poziomu 25,7 mln zł w ślad za spadkiem przychodów ze sprzedaży złomu.

Pozostałe koszty operacyjne w 2015 r. wzrosły o 9,2 mln zł, tj. o 23,5% r/r do poziomu 48,2 mln zł. Wpływ na zmianę tej pozycji miało zawiązanie rezerwy na karę UOKiK w kwocie 12,2 mln zł.

Zysk na działalności operacyjnej

W wyniku opisanych powyżej zmian przychodów i kosztów działalności operacyjnej, skorygowany zysk na działalności operacyjnej w 2015 r. osiągnął poziom 167,0 mln zł.

EBITDA

Skorygowany wynik na działalności operacyjnej powiększony o pozycję „Amortyzacja i odpisy aktualizujące” określany jako EBITDA, wyniósł 637,3 mln zł w 2015 r.

Działalność finansowa

Tabela 16 Działalność finansowa Grupy PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r. (tys. zł)

Lp	Wyszczególnienie	2015	2014	Zmiana 2015-2014	Tempo zmian 2015/2014
dane przekształcone*					
1	Przychody finansowe	14 723	33 812	-19 089	-56,5%
2	Koszty finansowe	65 067	62 099	2 968	4,8%
3	Udział w (zyskach) / stratach jednostek wycenianych metodą praw własności	4 416	881	3 535	401,2%
4	Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostce stowarzyszonej	1 865		1 865	
5	Wynik na działalności finansowej	-44 063	-27 406	-16 657	60,8%

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

* przekształcenie danych porównawczych zostało szczegółowo opisane w notce 5 Roczego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

W 2015 r. Grupa PKP CARGO odnotowała stratę na działalności finansowej w wysokości 44,1 mln zł. W analogicznym okresie roku ubiegłego Grupa wygenerowała również stratę na działalności finansowej w wysokości 27,4 mln zł. Główną przyczyną pogorszenia wyniku z działalności finansowej było zmniejszenie o 15,0 mln zł r/r (tj. -77,1% r/r) przychodów odsetkowych z lokat i rachunków bankowych.

Szczegóły zaprezentowano w notach 10-11 do Roczego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Zysk przed opodatkowaniem

W 2015 r. skorygowany zysk przed opodatkowaniem zmniejszył się o 235,9 mln zł, tj. o 65,8% r/r, do poziomu 122,9 mln zł. Spadek ten wynikał ze spadku skorygowanego zysku z działalności operacyjnej oraz spadku wyniku na działalności finansowej.

Podatek dochodowy

W 2015 r. Grupa PKP CARGO wykazała podatek dochodowy w kwocie -19,6 mln zł, z czego podatek bieżący wynosił 5,2 mln zł, zaś odroczony podatek dochodowy -24,8 mln zł.

Zysk netto

W 2015 r. Grupa wypracowała zysk netto w wysokości 31,4 mln zł, natomiast skorygowany zysk netto wyniósł 95,2 mln zł wobec 293,2 mln zł w 2014 r.

4.1.2. Charakterystyka struktury aktywów i pasywów

AKTYWA

Tabela 17 Analiza pozioma i pionowa aktywów (tys. zł)

	Stan na	Stan na	Struktura aktywów		Tempo zmian	
	31/12/2015 (zbadane)	31/12/2014 dane przekształcone*	31/12/2015	31/12/2014 dane przekształcone*		
AKTYWA						
Aktywa trwałe						
Rzeczowe aktywa trwałe	4 719 748	4 044 606	77,2%	71,3%	675 142	16,7%
Aktywa niematerialne	66 437	58 268	1,1%	1,0%	8 169	14,0%
Wartość firmy	-	2 712	-	0,0%	-	-
Nieruchomości inw estycyjne	1 309	1 362	0,0%	0,0%	-53	-3,9%
Inw estycje wyceniane metodą praw własności	39 831	35 246	0,7%	0,6%	4 585	13,0%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	5 074	-	0,1%	-	-	-
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	9 849	6 051	0,2%	0,1%	3 798	62,8%
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	32 666	14 645	0,5%	0,3%	18 021	123,1%
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	104 587	91 575	1,7%	1,6%	13 012	14,2%
Aktywa trwałe razem	4 979 501	4 254 465	81,5%	74,9%	725 036	17,0%
Aktywa obrotowe						
Zapasy	128 513	115 298	2,1%	2,0%	13 215	11,5%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	664 321	526 149	10,9%	9,2%	138 172	26,3%
Należności z tytułu podatku dochodowego	2 748	3 053	0,0%	0,1%	-305	-10,0%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	4 046	306 383	0,1%	5,4%	-302 337	-98,7%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	13 281	28 246	0,2%	0,5%	-14 965	-53,0%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	276 191	429 178	4,5%	7,6%	-152 987	-35,6%
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	44 061	17 560	0,7%	0,3%	26 501	150,9%
Aktywa obrotowe razem	1 133 161	1 425 867	18,5%	25,1%	-292 706	-20,5%
Aktywa razem	6 112 662	5 680 332	100,0%	100,0%	432 330	7,6%

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

* przekształcenie danych porównawczych zostało szczegółowo opisane w nocie 5 Roczno Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Aktywa trwałe

Największy udział w strukturze aktywów mają rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły na koniec 2015 r. 77,2% sumy aktywów wobec 71,3% na koniec 2014 r. W ramach rzeczowych aktywów trwałych dominującą pozycję stanowiły środki transportu (3 785,0 mln zł), których wartość wzrosła o 531,7 mln zł (tj. o 16,3%), głównie z tytułu włączenia do konsolidacji aktywów AWT, przy jednoczesnym zawiązaniu odpisu aktualizującego wartość rzeczowych aktywów trwałych. Powyższa zmiana przełożyła się na wzrost aktywów trwałych o 675,1 mln zł.

Aktywa obrotowe

Aktywa obrotowe razem obniżyły się na koniec 2015 r. o 292,7 mln zł, tj. o 20,5% w stosunku do końca 2014 r. głównie w wyniku obniżenia poziomu pozostałych krótkoterminowych aktywów finansowych o 98,7% oraz środków pieniężnych i ich ekwiwalentów o 35,6% - miało to bezpośredni związek z nabyciem 80% udziałów AWT B.V. i 44,44% udziałów spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz realizacją zobowiązań wynikających z PDO I i PDO II. Udział aktywów obrotowych razem w sumie bilansowej spadł z 25,1% na dzień 31.12.2014 r. do 18,5% na dzień 31.12.2015 r.

Największy udział w strukturze aktywów obrotowych razem mają należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności (58,6%), środki pieniężne i ich ekwiwalenty (24,4%) oraz zapasy (11,3%). Wzrost poziomu należności oraz zapasów na koniec 2015 r. odpowiednio o 138,2 mln zł i 13,2 mln zł związany jest z włączeniem do konsolidacji aktywów Grupy AWT.

Ponadto, w 2015 r. nastąpił wzrost pozycji aktywów zaklasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży o 26,5 mln zł r/r. Szczegóły przedstawiono w nocie 24 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Na koniec 2015 r. obniżeniu uległ wskaźnik płynności bieżącej z poziomu 1,86 w 2014 r. do 1,03. Spadek ten wynikał z nabycia udziałów AWT B.V. oraz wypłat PDO sfinansowanych z własnych środków pieniężnych. W celu poprawy sytuacji finansowej, pod koniec 2015 r. Jednostka Dominująca zawarła umowę na długoterminowy kredyt z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju na refinansowanie akwizycji AWT w wysokości 100,0 mln EUR. Dodatkowo, w listopadzie 2015 r. została zawarta długoterminowa umowa kredytowa na finansowanie planowanych akwizycji oraz nakładów inwestycyjnych w wysokości 700,0 mln zł, z czego pod koniec 2015 r. kwota udostępniona wynosiła 100,0 mln zł. Podjęte działania pozwolą na poprawę wskaźnika w przyszłych okresach.

PASYWA

Tabela 18 Analiza pozioma i pionowa pasywów (tys. zł)

	Stan na	Stan na	Struktura pasywów		Tempo zmian		
	31/12/2015 (zbadane)	31/12/2014 dane przekształcone*	31/12/2015	31/12/2014 dane przekształcone*			
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA							
Kapitał własny							
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	36,7%	39,5%	-	-	
Kapitał zapasowy	619 407	615 343	10,1%	10,8%	4 064	0,7%	
Pozostałe składniki kapitału własnego	-2 779	-48 617	0,0%	-0,9%	45 838	-	
Różnice kursowe z przeliczenia jednostek zagranicznych	31 500	-	0,5%	-	-	-	
Zyski zatrzymane	466 392	525 721	7,6%	9,3%	-59 329	-11,3%	
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 353 866	3 331 793	54,9%	58,7%	22 073	0,7%	
Kapitał przypadający udziałom niedającym kontroli	-	63 500	-	1,1%	-	-	
Razem kapitał własny	3 353 866	3 395 293	54,9%	59,8%	-41 427	-1,2%	
Zobowiązania długoterminowe							
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	460 577	208 077	7,5%	3,7%	252 500	121,3%	
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	193 500	190 836	3,2%	3,4%	2 664	1,4%	
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	25 953	67 982	0,4%	1,2%	-42 029	-61,8%	
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	603 621	687 775	9,9%	12,1%	-84 154	-12,2%	
Pozostałe rezerwy długoterminowe	28 886	8 416	0,5%	0,1%	20 470	243,2%	
Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe	155 198	-	2,5%	-	-	-	
Rezerwy z tytułu odroczonego podatku dochodowego	118 353	2 328	1,9%	0,0%	116 025	4983,9%	
Zobowiązania długoterminowe razem	1 586 088	1 165 414	25,9%	20,5%	420 674	36,1%	
Zobowiązania krótkoterminowe							
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	253 592	92 123	4,1%	1,6%	161 469	175,3%	
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	65 416	127 742	1,1%	2,2%	-62 326	-48,8%	
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	729 793	530 440	12,0%	9,4%	199 353	37,6%	
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	100 383	338 618	1,6%	6,0%	-238 235	-70,4%	
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	17 856	24 214	0,3%	0,4%	-6 358	-26,3%	
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	2 174	3 934	0,0%	0,1%	-1 760	-44,7%	
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	3 494	2 554	0,1%	0,0%	940	36,8%	
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 172 708	1 119 625	19,2%	19,7%	53 083	4,7%	
Zobowiązania razem	2 758 796	2 285 039	45,1%	40,2%	473 757	20,7%	
Pasywa razem	6 112 662	5 680 332	100,0%	100,0%	432 330	7,6%	

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

* przekształcenie danych porównawczych zostało szczegółowo opisane w nocie 5 Roczego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Kapitały własne

Udział kapitałów własnych w sumie bilansowej na 31.12.2015 r. wyniósł 54,9%, wobec 59,8% na 31.12.2014 r. Spadek udziału kapitałów własnych w sumie bilansowej spowodowany jest zarówno spadkiem poziomu kapitału własnego o 41,4 mln zł oraz wyższym poziomem zobowiązań o 473,8 mln zł. 5 lutego 2015 r. Jednostka dominująca nabyła od Trade Trans Invest a.s. 44,44% udziałów spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. za kwotę 40,0 mln zł, a kwota różnicy pomiędzy ceną, jaka została zapłacona za udziały, a wartością bilansową udziałów niedających kontroli (23,4 mln zł) ujęta została w zyskach zatrzymanych Grupy.

Zobowiązania długoterminowe

Zobowiązania długoterminowe na koniec 2015 r. wzrosły o 420,7 mln zł wobec stanu na dzień 31.12.2014 r., tj. o 36,1%. Długoterminowe kredyty i pożyczki wzrosły o 252,5 mln zł (o 121,3%) – ma to związek z wypłatami kolejnych transzy kredytu z Banku Gospodarstwa Krajowego („BGK”) oraz kredytu z Europejskiego Banku Inwestycyjnego („EBI”), a także związany jest z włączeniem do konsolidacji Grupy AWT. Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe wyniosły 155,2 mln zł w wyniku rozpoznania zobowiązania netto z tytułu opcji „put” i „call” pakietu mniejszościowego udziałów w AWT. Jednocześnie odnotowano spadek wartości rezerw długoterminowych z tytułu świadczeń pracowniczych o 84,2 mln zł głównie w wyniku aktualizacji rezerwy aktuarialnej i wykorzystania rezerw na PDO.

Zobowiązania krótkoterminowe

Zobowiązania krótkoterminowe wzrosły na koniec 2015 r. w porównaniu do końca 2014 r. o 53,1 mln zł (tj. o 4,7%). Największe zmiany odnotowano w pozycjach:

- rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych - spadek o 238,2 mln zł wynikający głównie z wypłaty świadczeń z tytułu PDO;
- krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania – wzrost o 199,4 mln zł, wynikający głównie z pozostałego do wypłaty zobowiązania z tytułu PDO oraz z włączenia do konsolidacji Grupy AWT.
- krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki – wzrost o 161,5 mln zł, wynikający głównie z włączenia do konsolidacji Grupy AWT

4.1.3. Sprawozdanie z przepływów pieniężnych

W tabeli poniżej zaprezentowano podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r.

Tabela 19 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r.

Wyszczególnienie	2015	2014	Zmiana 2015 - 2014	Tempo zmian 2015/2014
		dane prze kształcone*		
Srodki pieniężne netto z działalności operacyjnej	387 502	559 932	-172 430	-30,8%
Srodki pieniężne netto w wykorzystane w związku z działalnością inwestycyjną	-515 199	-238 743	-276 456	115,8%
Środki pieniężne netto w wykorzystane w działalności finansowej	-29 447	-155 711	126 264	-81,1%
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-157 144	165 478	-322 622	-195,0%
Srodki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	429 178	263 700	165 478	62,8%
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	4 157	-		
Srodki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	276 191	429 178	-152 987	-35,6%

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

* przekształcenie danych porównawczych zostało szczegółowo opisane w nocie 5 Roczego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej

W 2015 r. przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej wyniosły 387,5 mln zł przy 559,9 mln zł w 2014 r. Prezentowane przepływy osiągnięto przy zysku brutto na poziomie 11,8 mln zł oraz amortyzacji i utracie wartości aktywów 649,0 mln zł. Ma to związek głównie z wypłatą świadczeń z tytułu PDO w kwocie 287,4 mln zł oraz zmniejszeniem stanu pozostałych rezerw na świadczenia pracownicze w kwocie 57,1 mln zł.

Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej

W 2015 r. środki pieniężne netto wykorzystane w związku z działalnością inwestycyjną wyniosły -515,2 mln zł wobec -238,8 mln zł w roku poprzednim. Wzrost wydatków związany jest z nabyciem AWT. Wpływ związany z tą transakcją po potrąceniu przejętych środków pieniężnych wyniósł 326,0 mln zł. Wydatki z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych w 2015 r. wyniosły 508,7 mln zł, przy 662,6 mln zł w analogicznym okresie 2014 r.

Przepływy pieniężne z działalności finansowej

Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej w 2015 r. wyniosły -29,4 mln zł wobec -155,7 mln zł w 2014 r. Z tytułu zaciągniętych kredytów w 2015 r. osiągnięto wpływy w wysokości 425,0 mln zł, przy 179,2 mln zł w 2014 r. W 2015 r. suma wydatków pieniężnych z tytułu leasingów oraz spłat kredytów i pożyczek wraz z odsetkami wyniosła 304,5 mln zł, wobec 214,0 mln zł w 2014 r. Na zmianę wpłynęła również wypłacona dywidenda, która wyniosła w 2015 r. 110,2 mln zł, przy 137,5 mln zł w 2014 r. Ponadto w 2015 r. miało miejsce nabycie 44,44% udziałów spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. za kwotę 40,0 mln zł.

4.1.4. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w 2015 r. w porównaniu do 2014 r.

Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne w 2015 r. w porównaniu do 2014 r.

Wyszczególnienie	2015	2014	2015	2014	Zmiana 2015 - 2014	Tempo zmian 2015/2014
		dane przekształcone***	Skorygowany*	Skorygowany** dane przekształcone***	Skorygowany*,**	Skorygowany*,**
Marża EBITDA ¹	15,5%	11,8%	14,4%	18,0%	-3,6 p.p.	-20,0%
Marża zysku netto ²	0,7%	1,8%	2,2%	6,9%	-4,7 p.p.	-68,1%
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,2	-0,2	1,3	-0,1	1,4 p.p.	-
ROA ⁴	0,5%	1,4%	1,6%	5,2%	-3,6 p.p.	-69,2%
ROE ⁵	0,9%	2,3%	2,8%	8,6%	-5,8 p.p.	-67,4%
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	233,3	243,9	233,3	243,9	-10,6	-4,3%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1 500	1 481	1 500	1 481	19,0	1,3%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	14,9	15,4	14,9	15,4	-0,5	-3,2%
Praca przewożona na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	1 224	1 105	1 224	1 105	119	10,7%

Źródło: Opracowanie własne

* dane za 2015 r. prezentacyjnie skorygowane o (1) zysk z okazjonalnego nabycia spółki AWT w kwocie 137,8 mln zł, (2) koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejsć (PDO II) na podstawie podjętych Uchwał Zarządu oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO TABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł oraz (3) odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł.

Korekta dotyczy wyłącznie danych ze Sprawozdania z Całkowitych Dochodów.

** dane za 2014 r. prezentacyjnie skorygowane o (1) koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejsć (PDO I) na podstawie podjętych Uchwał Zarządu oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO TABOR Sp. z o.o. Zobowiązania te zostały oszacowane w kwocie 265,3 mln zł,

*** przekształcenie danych porównawczych zostało szczegółowo opisane w nocie 5 Roczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe

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

2. Obliczony jako iloraz zysku 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 (zysk na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu aktualizacji wartości).

4. Obliczony jako iloraz zysku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.

5. Obliczony jako iloraz zysku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.

6. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)

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

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

9. Obliczana jako iloraz pracy przewożonej wykonanej przez Grupę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie. W kalkulacji uwzględniono dane AWT od daty nabycia

W 2015 r. kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża zysku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy niższe niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Ponadto pogorszeniu uległ również wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA, który wzrósł z poziomu -0,2 w 2014 r. do poziomu 1,2 w 2015 r. Przyczyną pogorszenia wskaźnika jest zwiększone wydatkowanie środków pieniężnych związane z inwestycjami kapitałowymi oraz realizacja zobowiązań z tytułu PDO I i PDO II.

Prezentowana korekta wyników powoduje poprawę następujących wskaźników (marża zysku netto, ROA, ROE) względem wartości raportowanych. Jest to w dużej mierze wynikiem wystąpienia zysku z tytułu okazjonalnego nabycia AWT (137,8 mln zł) oraz pozostałych korekt.

W 2014 r. średniodobowy przebieg lokomotyw wynosił 243,9 km/dobę. W 2015 r. wielkość ta uległa zmniejszeniu o 10,6 km/dobę, przyjmując poziom 233,3 km/dobę. Nastąpił zatem spadek średniodobowego przebiegu o 4,3%.

Nastąpiło podwyższenie średniej masy brutto pociągu na lokomotywę z 1481,0 ton (2014 r.) do 1500,0 ton (2015 r.). Zatem nastąpił wzrost średniej masy prowadzonych pociągów o 19,0 ton (tj. o 1,3%).

W 2014 r. średniodobowy czas pracy lokomotyw wynosił 15,4 godz./dobę. W 2015 r. wielkość ta uległa zmniejszeniu o 0,5 godz./dobę osiągając poziom 14,9 godz./dobę. Nastąpił zatem spadek średniego czasu pracy lokomotyw o 3,2%.

Wskaźnik pracy przewozowej na zatrudnionego w 2015 r. uległ poprawie w porównaniu do roku 2014 o 10,7%. Spowodowane było to przede wszystkim spadkiem przeciętnego poziomu zatrudnienia w Grupie o 6,9% r/r przy równoczesnej zmianie pracy przewozowej o 3,1% r/r.

4.2. Informacje o majątku produkcyjnym

4.2.1. Tabor

Z uwagi na objęcie konsolidacją od 28 maja 2015 r. spółek z Grupy AWT, poniższe dane uwzględniają jej ilostan taboru oraz nieruchomości wg stanu wyłącznie na dzień 30.09.2015 r. oraz 31.12.2015 r.

Wagony i tabor trakcyjny to główne elementy majątku produkcyjnego Grupy PKP CARGO. Zmiany w ilostanach taboru Grupy wynikają bezpośrednio z działań takich jak kasacja i sprzedaż taboru oraz zakup taboru. W samym IV kwartale 2015 r. zaobserwować możemy spadek liczby lokomotyw spalinowych, wynikający z ich sprzedaży, natomiast spadek liczby wagonów posiadanych na własność – z wykreślenia z ewidencji, z uwagi na decyzję o ich likwidacji (ze względu na stan techniczny).

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów wg rodzaju i własności w trakcie okresu sprawozdawczego.

Tabela 21 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności

Wyszczególnienie	31/12/2015*	30/09/2015**	31/12/2014	Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2015
lokomotywy spalinowe	1 429	1 442	1 300	129	-13
lokomotywy elektryczne	1 173	1 176	1 162	11	-3
Razem	2 602	2 618	2 462	140	-16
lokomotywy posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	2 579	2 597	2 451	128	-18
lokomotywy w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	23	21	11	12	2
Razem	2 602	2 618	2 462	140	-16

Źródło: Opracowanie własne

*uwzględniono lokomotywy Grupy AWT (169 szt.)

**uwzględniono lokomotywy Grupy AWT (167 szt.)

Tabela 22 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO wagonów wg własności

Wyszczególnienie	31/12/2015*	30/09/2015**	31/12/2014	Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2015
w agony posiadane na w własność (w tym w leasingu finansowym)	64 907	65 000	62 086	2 821	-93
w agony w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	1 868	1 915	0	1 868	-47
Razem	66 775	66 915	62 086	4 689	-140

Źródło: Opracowanie własne

*uwzględniono wagony Grupy AWT (4 980 szt.)

**uwzględniono wagony Grupy AWT (5 038 szt.)

W dniu 24 października 2013 r. PKP CARGO S.A. podpisała umowę na dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektu pt. „Zakup i dostawa nowobudowanych wagonów platform 80' do przewozu kontenerów”. W ramach projektu PKP CARGO S.A. dokona zakupu 330 platform kontenerowych 80' serii Sggrs na podstawie umowy zawartej w dniu 25 września 2013 r. z wykonawcą wybranym w trybie przetargu nieograniczonego - Europejskim Konsorcjum Kolejowym „Wagon” Sp. z o.o. Wartość netto umowy dostawy wagonów wynosi 94 875 000,00 zł. Maksymalna wartość dofinansowania projektu z Programu Operacyjnego infrastruktura i Środowisko wynosiła 28 366 090,26 zł.

18 grudnia 2015 r. został podpisany aneks do Umowy o dofinansowanie Projektu „Zakup i dostawa nowobudowanych wagonów platform 80' do przewozu kontenerów”. Zmianie uległ zakres rzeczowy Projektu, który obecnie obejmuje zakup i dostawę 310 wagonów platform 80' (serii Sggrs) do przewozu kontenerów intermodalnych (wcześniej było to 330 szt.). W związku ze zmianą wartości Projektu, zmianie uległa też kwota możliwego do otrzymania dofinansowania, która obecnie wynosi 26 487 951,84 zł.

Z podpisanej umowy dostawy do 31.12.2015 r. dostarczono 310 szt. wagonów.

4.2.2. 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 S.A. w 2015 r.

Tabela 23 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.12.2015 r. wobec 31.12.2014 r.

Wyszczególnienie	31/12/2015*	31/12/2014	Zmiana od początku roku
Grunty w lasne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 560	1 006	554
Budynki w lasne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	794 303	684 945	109 358

Źródło: Opracowanie własne

*uwzględniono nieruchomości Grupy AWT

Zwiększenie wielkości gruntów i budynków własnych i w użytkowaniu wieczystym Grupy, jak również zwiększenie wielkości dzierżawionych oraz najmowanych gruntów i budynków wynika bezpośrednio z nabycia przez PKP CARGO S.A. udziałów w AWT B.V.

Poza zmianami wynikającymi z powyższej transakcji, żadne inne wydarzenia nie wpłynęły na prezentowane zwiększenia.

4.3. Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

4.3.1. Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek

W dniu 19 stycznia 2015 r. Jednostka Dominująca zawarła z ING BANK Śląski S.A. Umowę o kredyt w rachunku bieżącym umożliwiającą powstanie salda debetowego w rachunku bieżącym do kwoty 19.000.000,00 zł (WIBOR 0/N + marża). Termin ostatecznej spłaty zobowiązań przypadła na dzień 18 stycznia 2016 r.

W dniu 10 marca 2015 r. Jednostka Dominująca zawarła aneks do Umowy kredytu inwestycyjnego z EBI, skracający okres spłaty kredytu do 5 lat oraz odstępujący od zabezpieczenia umowy.

W dniu 1 czerwca 2015 r. Jednostka Dominująca zawarła aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym zawartej z mBank S.A. wydłużający termin ostatecznej spłaty zobowiązań na dzień 31 maja 2017 r. (WIBOR 0/N + marża).

W dniu 16 listopada 2015 r. Jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego dwie umowy o kredyt inwestycyjny do maksymalnej łącznej kwoty 100.000.000,00 EUR (EURIBOR 3M + marża). Kredyty zostały udzielone na finansowanie i/lub refinansowanie zakupu lokomotyw wielosystemowych, inwestycji wynikających z planów inwestycyjnych oraz finansowanie akwizycji lub przejęć. Kredyty dostępne są do 31 grudnia 2016 r. Kredyty będą spłacone w terminie 10 lat od zakończenia okresu dostępności. Ostateczny termin spłaty kredytów przypada na dzień 20 grudnia 2026 r. Kredyty nie są zabezpieczone na aktywach Spółki.

W dniu 16 listopada 2015 r. Jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowę o kredyt inwestycyjny do maksymalnej wysokości 700.000.000,00 zł (WIBOR 3M + marża). Kredyt został udzielony na finansowanie i/lub refinansowanie planu inwestycyjnego i/lub finansowanie akwizycji/przejęć.

Kredyt został udzielony w dwóch częściach:

Część I – okres spłaty 7 lat od zakończenia okresu dostępności tj. do dnia 31.12.2023 r. - do kwoty 315.000.000,00 zł, z możliwością zwiększenia do maksymalnej kwoty 350.000.000,00 zł, w przypadku gdy spółki z Grupy PKP CARGO nie wykorzystają przyznanego im przez Bank (na podstawie zawartych pomiędzy Bankiem a spółkami z Grupy PKP CARGO odrębnych umów o kredyt inwestycyjny), limitu do maksymalnej kwoty 35.000.000,00 zł.

Część II – okres spłaty 10 lat od zakończenia okresu dostępności tj. do dnia 31.12.2026 r. - do kwoty 315.000.000,00 zł z możliwością zwiększenia do maksymalnej kwoty 350.000.000,00 zł, w przypadku gdy spółki z Grupy PKP CARGO nie wykorzystają przyznanego im przez Bank (na podstawie zawartych pomiędzy Bankiem a spółkami z Grupy PKP CARGO odrębnych umów o kredyt inwestycyjny), limitu do maksymalnej kwoty 35.000.000,00 zł.

Okres dostępności dla ww. części kredytu upływa w dniu 31 grudnia 2016 r.

W dniu 23 grudnia 2015 r. Jednostka Dominująca zawarła z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju umowę o kredyt inwestycyjny do maksymalnej wysokości 100.000.000,00 EUR (EURIBOR lub WIBOR 6M + marża). Kredyt został udzielony na refinansowanie akwizycji AWT. Kredyt dostępny jest do 31 grudnia 2016 r. Kredyt może być uruchamiany w EUR lub PLN. Całkowita spłata kredytu powinna nastąpić do 25 września 2027 r.

W dniu 28 grudnia 2015 r. PKP CARGO S.A. dokonało przedterminowej spłaty kredytu zawartego w dniu 22 sierpnia 2012 r. z Bankiem Millennium S.A.

W dniu 31 grudnia 2015 r. PKP CARGO S.A. dokonało przedterminowej spłaty kredytu zawartego w dniu 13 czerwca 2011 r. z FM Bank PBP S.A.

W 2015 r. nie wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia Spółce umowy kredytowej.

Szczegóły dotyczące kredytów bankowych zostały przedstawione w nocie 27.1-27.2 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 r.

4.3.2. Informacje o udzielonych pożyczkach

W 2015 r. Jednostka Dominująca nie udzielała pożyczek Spółkom z Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

W 2015 r. AWT a.s. udzieliła pożyczki Spółce z Grupy AWT na kwotę 50 000 000 CZK. Pożyczka oprocentowana była wg stałej stopy procentowej. Pożyczka ta została spłacona w 2015 r.

4.3.3. Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach

W związku z zawartymi kontraktami handlowymi na przewóz towarów Jednostka Dominująca zleciła wystawienie gwarancji bankowych na łączną kwotę 19,7 mln zł.

W 2015 r. Jednostka Dominująca nie udzielała poręczeń majątkowych dla spółek zależnych.

Na dzień 31 grudnia 2015 r. Grupa Kapitałowa PKP CARGO posiadała zobowiązania pozabilansowe z tytułu udzielonych gwarancji i poręczeń na łączną kwotę 131 231 tys. zł. W 2015 r. kwota obejmowała:

- poręczenia i gwarancje udzielone jednostkom zależnym na rzecz podmiotów trzecich w wysokości 24 451 tys. zł,
- gwarancje dotyczące zobowiązań wobec osób trzecich wystawionych w toku bieżącej działalności (dotyczą głównie: gwarancji należytego wykonania umowy, gwarancji celnych, wadialnych, gwarancji płatności) w wysokości 106 780 tys. zł.

Dodatkowe informacje dotyczące zobowiązań warunkowych zostały przedstawione w notce 38 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za 2015 r.

4.3.4. 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.

4.3.5. Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi

Grupa 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, Jednostka Dominująca posiadała umowy o kredyt w rachunku bieżącym z limitami wynoszącymi 100 mln zł i 19 mln zł. Analogiczne rozwiązanie jest stosowane w wybranych spółkach z Grupy PKP CARGO.

Elementem wspomagającym efektywne zarządzanie finansami Grupy jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej. Generowane 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 Grupy do terminowego regulowania zobowiązań.

Efektywnym uzupełnieniem systemu zarządzania finansami 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.

Struktura środków pieniężnych Grupy wskazuje, że Jednostka Dominująca posiadała zdecydowanie największą ich część i była w roku 2015 naturalnym podmiotem finansującym spółki zależne uczestniczące w systemie cash-pooling.

W II półroczu 2015 r. Jednostka Dominująca zawarła umowę o limit na gwarancje bankowe, na podstawie której istniała możliwość wystawienia gwarancji na rzecz 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 2015 r. Grupa posiadała pełną zdolność do regulowania swoich zobowiązań w terminach ich wymagalności, dzięki dobrej sytuacji finansowej oraz jej wsparciu przez system cash-pooling.

4.3.6. Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez Grupę w 2015 r. stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres do 3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Spółki.

4.3.7. Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO posiada pełną zdolność do regulowania swoich zobowiązań w terminach ich wymagalności. Prowadzone działania akwizycyjne uwzględniają możliwości finansowe Grupy.

4.4. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń

4.4.1. Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk

Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

Ryzyko pogorszenia koniunktury gospodarczej - Kluczowym elementem każdej gospodarki jest transport, do którego zaliczają się m.in. przewozy samochodowe i kolejowe. Sytuacja gospodarcza zarówno w Polsce, jak i na świecie ma silny wpływ na tempo wzrostu sektora przewozów kolejowych. Dynamika przemysłu oraz rozwój jego importochłonnych gałęzi mających bezpośredni wpływ na rozmiar międzynarodowej wymiany handlowej są istotnymi czynnikami silnie wpływającymi na transport kolejowy. Również sytuacja w sektorze transportu drogowego ma bezpośredni wpływ na sektor transportu kolejowego stanowiąc jego bliski substytut.

Istotnym czynnikiem ryzyka dla gospodarki Unii Europejskiej pozostaje sytuacja gospodarcza w Grecji. W sierpniu 2015 r. Grecja otrzymała pakiet pomocy w wysokości 86 mld euro. Na początku października 2015 r. rząd Aleksisa Tsiprasa, współtwórcy porozumienia, otrzymał wotum zaufania greckiego parlamentu, co wskazuje na gotowość Grecji do spełnienia jej zobowiązań wobec swoich wierzycieli⁵⁵.

Wzrost gospodarczy i koniunktura makroekonomiczna kraju wykazują wysoką korelację z sektorem stanowiącym obszar działalności Grupy PKP CARGO. W sektorach produkcji oraz działalności handlowej obserwowane są długoterminowe wahania w ramach cyklu koniunkturalnego gospodarki. Mają one silny wpływ na działalność Grupy. Zauważa się również, że zmiany polskiego PKB wykazują silną korelację z dynamiką pracy przewozowej towarowego transportu kolejowego.

Działalność przewozowa polegająca na kolejowym transporcie towarów w kraju oraz w komunikacji międzynarodowej jest głównym źródłem przychodów Grupy PKP CARGO. Stąd sytuacja rynkowa nie tylko w Polsce i Czechach, lecz także w krajach będących ich istotnymi partnerami handlowymi ma zdecydowany wpływ na działalność i wyniki finansowe Grupy PKP CARGO. Wyniki finansowe są zatem ściśle uzależnione od koniunktury na rodzimych rynkach oraz w krajach, które stanowią istniejące lub potencjalne obszary działalności Grupy. Gorsza koniunktura wpływa zatem negatywnie na wyniki finansowe Grupy.

Ponadto sytuacja w Europie Środkowo-Wschodniej (CEE) pozostaje pod zauważalnym wpływem kondycji chińskiej gospodarki, napędzanej w największym stopniu cenami surowców przemysłowych i globalną gospodarką. Załamanie na rynku chińskim wywołało silną deprecjację walut rynków wchodzących, w tym polskiego złotego. Dodatkowo, średniookresowe przewidywania zakładają kontynuację trendu spowolnienia gospodarki Państwa Środka. Szczególnie odczuje to gospodarka Rosji, która po rozluźnieniu relacji z Zachodem rozpoczęła ściślejszą współpracę z rynkiem chińskim licząc na możliwość czerpania większych korzyści z jego rozwoju. Jednak po ogłoszeniu kryzysu na chińskiej giełdzie ceny baryłki ropy naftowej – głównego surowca Rosji generującego znaczne wpływy budżetowe – spadły 20% w styczniu 2016 r. do poziomu około 30 dolarów.

Z końcem 2015 r. sankcje na eksport ropy naftowej z Iranu przestały obowiązywać. Jest to wynik porozumienia nuklearnego z państwami zachodnimi. Dążenia Iranu do odzyskania swojej dawnej pozycji na światowym rynku ropy naftowej pozwolą mu stopniowo zwiększać jej podaż, co z pewnością wpłynie na dalszą obniżkę światowych cen tego surowca⁵⁶.

Ryzyko związane z sytuacją 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 oraz przewozów kontenerowych. Dynamika wolumenów towarów przewożonych przez Grupę PKP CARGO jest silnie powiązana ze zmianami w przewozach w obrębie wymienionych poszczególnych grup towarów.

Rynek przewozów węgla jest uzależniony od niepewnej sytuacji w górnictwie spowodowanej przede wszystkim przez:

⁵⁵ <http://www.money.pl/gospodarka/unia-europejska/wiadomosci/artycul/ref ormy-oszczednosciowe-w-grecji-rzad,61,0,1926205.html>

⁵⁶ <http://www.forbes.pl/iran-znow-w-grze-polskie-firmy-moga-na-ty-m-zarobic,artykuly,197438,1,1.html>

- spadki światowych cen węgla – średnia cena ARA w grudniu 2014 r. wynosiła 70,36 USD/t⁵⁷, zaś w grudniu 2015 r. 47,83 USD/t⁵⁸ (spadek o 32,0% r/r), co jest najgorszym wynikiem w analizowanym okresie,
- malejące, lecz wciąż relatywnie wysokie zapasy węgla w Polsce na koniec listopada 2015 r. były równe 5,88 mln ton – jest to spadek z 8,21 mln ton notowanych w grudniu 2014 r., czyli o 28,4%⁵⁹,
- rosnącą rolę Odnawialnych Źródeł Energii („OZE”) – szacuje się, że w Polsce w 2014 r. udział energii odnawialnej w końcowym zużyciu energii brutto wyniósł 11,5%⁶⁰ (wobec 11,3% w 2013r.), a docelowo w 2020 r. ma ulec zwiększeniu do 15%; w Czechach, według szacunków, z OZE otrzymano 11% energii elektrycznej, a do roku 2020 planuje się uzyskać 13% udziału⁶¹,
- niepewną sytuację NWR (New World Resources) oraz jej spółki zależnej, czeskiej firmy górniczej OKD – restrukturyzacja OKD oraz globalne załamanie cen węgla negatywnie wpływa na rentowność kopalń NWR (większość z nich może odnotować ujemne wyniki finansowe). Spółka w grudniu 2015 r. wnioskuje o pomoc finansową państwa czeskiego w wysokości 3 mld koron czeskich (około 150 mln euro) na ratowanie zadłużonych kopalń. Pożyczka nie została udzielona, jednak rozmowy wciąż trwają. Dodatkowo, w celu poprawy sytuacji finansowej spółki, OKD wprowadziła program optymalizacji kosztów.

W ciągu pierwszych 11 miesięcy 2015 r. wydobyto w Polsce 65,9 mln ton węgla kamiennego, tj. o 1,1% mniej w porównaniu do analogicznego okresu w 2014 roku. Spadek ten jest efektem nadpodaży węgla na rynku krajowym (duży poziom zapasów na zwalach) oraz spadków światowych cen tego surowca. Także w Czechach sytuacja jest trudna: w 2014 r. w Czechach wydobyto 8,6 mln ton węgla kamiennego, tj. 2% mniej w ujęciu r/r, a produkcja sprzedana tego surowca spadła o 14% r/r.

Kolejnym istotnym czynnikiem ryzyka jest utrzymująca się tendencja dotycząca produkcji energii elektrycznej w elektrowniach w Polsce. Według danych Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i Rynku Bilansującego w Polsce w 2015 roku wyprodukowano 161 772 GWh energii elektrycznej, co w porównaniu do 2014 roku (156 567 GWh) oznacza wzrost produkcji o 3,3% r/r. Natomiast miks energetyczny w 2015 r. okazał się mniej korzystny dla węgla brunatnego (spadek udziału produkcji energii z tego surowca o 1,2% r/r), przy równoczesnym wzroście produkcji energii z elektrowni opartych na węglu kamiennym (wzrost o 2,0% r/r) oraz elektrowni wiatrowych (wzrost o 39,8% r/r).

Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych – Zarówno polski jak i czeski rynek przewozów kolejowych charakteryzuje się dużą konkurencją wśród przewoźników. Liczba konkurentów Grupy PKP CARGO jest zmienna, na co wpływ ma liberalizacja przepisów regulujących działalność podmiotów na tych rynkach.

Podczas, gdy Grupa PKP CARGO jest największym polskim kolejowym przewoźnikiem towarowym, konkurencja skupia łącznie około 52,2% udziału w rynku pod względem przewiezionej masy (dane za 11 miesięcy 2015 r.). Na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych obecnie prowadzi działalność 66 podmiotów. Na rynku czeskim Grupa PKP CARGO posiada ok. 11,5% udziału (na podstawie danych za I kwartał 2015 r.) pod względem transportowanego wolumenu.

Relatywnie silna konkurencja skłania do poszukiwania nowych rynków i poszerzania oferty usług oferowanych przez Grupę.

Wiodącymi podmiotami na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce są: Grupa PKP CARGO, DB Schenker Rail Polska, Lotos Kolej i CTL Logistics. Działalność konkurencyjnych przewoźników kolejowych obejmuje m.in. przewozy całopociągowe węgla, kruszyw i innych towarów sypkich, paliw płynnych, artykułów chemicznych oraz przewozy intermodalne.

Głównymi podmiotami na czeskim rynku kolejowych przewozów towarowych są: CD CARGO, Unipetrol Doprava, Rail Cargo Austria, Loko-Trans, SD-KD (SD - Kolejová doprava), a w niektórych obszarach przewozów kolejowych również Metrans (usługi intermodalne). Podobnie jak w Polsce, działania konkurencyjne obejmują: usługi transportu kolejowego węgla i innych materiałów sypkich, paliw płynnych, materiałów chemicznych i transportu intermodalnego.

Zmniejszone zapotrzebowanie na węgiel energetyczny, opóźnienia w procesie inwestycji drogowych i kolejowych oraz niestabilny wolumen przeładunku na granicy polsko-ukraińskiej w związku z kryzysem politycznym na Ukrainie są głównymi obszarami ryzyka dotyczącymi przewozów towarowych Grupy.

⁵⁷ http://gornictwo.wnp.pl/notowania/ceny_węgla/

⁵⁸ http://gornictwo.wnp.pl/notowania/ceny_węgla/

⁵⁹ <http://www.polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/stan-zapasow-w-egla-kamiennego-caly-okres-czasu>

⁶⁰ <http://www.sokienapiecie.pl/oze/749-oze-w-polsce-udzial-nowelizacja-ustawy-o-oze>

⁶¹ www.sokienapiecie.pl

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.

Ryzyko zmian regulacji prawnych – Zgodnie z aktualnymi projektami komisji UE, obowiązek zamontowania cichych hamulców w wagonach miały być realizowany w Polsce od 2026 r. Realizacja tego obowiązku we wszystkich wagonach należących do PKP CARGO S.A. to inwestycja szacowana na ok. 360 mln zł. W innych krajach europejskich obowiązek ten miały być wprowadzony od 2020 r. (w Niemczech już stosowane są wyższe stawki za dostęp do infrastruktury dla wagonów, które nie posiadają tego rodzaju hamulców).

Ryzyko związane ze zmianą warunków dostępu do infrastruktury kolejowej oraz warunków dostępu/udostępniania obiektów infrastruktury usługowej – Grupa PKP CARGO prowadzi swoją podstawową działalność w oparciu o dostęp do infrastruktury kolejowej oraz projektowanej przez ustawodawcę nowej kategorii – obiektów infrastruktury usługowej. Ponadto, Grupa użytkuje obiekty, które (zgodnie z projektowanymi przepisami) zostaną najprawdopodobniej określone jako obiekty infrastruktury usługowej. Zmiana warunków związana jest z implementacją do polskiego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 34/2012/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Projektowane zmiany mogą wprowadzić zmiany w płatnościach za dostęp do infrastruktury kolejowej, które zostaną uzależnione od planu wykonania. Ponadto, zostaną wprowadzone warunki udostępniania obiektów infrastruktury kolejowej. Obecnie trwają konsultacje społeczne.

Ryzyko zmiany zasad naliczania stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej – Projekt nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym przewiduje możliwość uzależnienia stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej od jazdy pociągów zgodnie z rozkładem jazdy. Będzie miało to bezpośredni wpływ na wysokość opłat ponoszonych przez przewoźników towarowych, w tym spółki z Grupy PKP CARGO. Potrzeby przewozowe wpływają wprost z zadań produkcyjnych przedsiębiorstw, z którymi współpracuje Grupa – głównie kopalń, a proces technologiczny i specyfika ich funkcjonowania nie pozwalają precyzyjnie zaplanować zadań przewozowych.

Ryzyko wzrostu cen paliwa – Aktualne światowe ceny ropy naftowej znajdują się na poziomach kilkuletnich minimów. W przypadku decyzji największych światowych producentów o ograniczeniu obecnych, wysokich poziomów wydobycia surowca, istnieje możliwość odwrócenia obecnych trendów i wzrost wyceny surowca, co konsekwentnie wpłynie na podwyższenie cen paliw płynnych.

Transport drogowy stanowi rosnącą konkurencję dla Grupy – Na terytorium Polski najpoważniejszą konkurencją dla transportu kolejowego jest towarowy transport drogowy. Przez kilka ostatnich lat w Polsce zrealizowany został intensywny program mający na celu modernizację sieci drogowej. Przyczyniło się to do znacznej poprawy nawierzchni istniejących dróg, a także zwiększenia gęstości ich sieci. Uwagę skupiono przede wszystkim na rozbudowaniu sieci autostrad i dróg ekspresowych. Pod koniec 2015 r. można było korzystać z 1 553,2 km autostrad oraz 1 495,7 km dróg ekspresowych⁶². Łącznie stanowi to 3 048,9 km dróg kluczowych dla transportu samochodowego. Do końca 2020 r. całkowita długość dróg ekspresowych i autostrad ma ulec zwiększeniu o 1 770 km⁶³. Kluczowym źródłem finansowania inwestycji drogowych mają być fundusze unijne zabudżetowane na ten cel w perspektywie 2014-2020.

Rozbudowa sieci drogowej wpłynie na obniżenie kosztów transportu towarów i na ograniczenie czasu dowozu. Możliwość dostarczenia towarów wprost w miejsce wskazane przez zleceniodawcę jest również ważnym atutem. W przypadku skorzystania z transportu kolejowego towar dowożony jest do najbliższego terminala bądź stacji przeładunkowej, a dowiezienie przesyłki pod wskazany adres wymaga zmiany środka transportu. Wszystkie te zalety transportu drogowego mogą w dalszym ciągu przyczynić się do zmniejszenia znaczenia transportu kolejowego.

Na terenie Czech sieć autostrad i dróg ekspresowych również się poprawia. Do końca 2015 roku oddano do użytku 775 km autostrad i 463 km dróg ekspresowych, co sumarycznie wynosi 1 055 km. Od 1 stycznia 2016 r. znaczna część dróg ekspresowych uzyskała status autostrady. W sumie stanowi to 1 238 km dróg o kluczowym znaczeniu dla transportu. Jest to wynik lepszy o 183 km niż pod koniec 2014 r. Podobnie jak Polska, Czechy poprawią gęstość sieci drogowej za sprawą dofinansowania unijnego - łącznie ma przybyć 95 km dróg krajowych i autostrad.

⁶² PSWNA – Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych

⁶³ GDDKiA

Zniesienie pod koniec ubiegłego roku sankcji na eksport irańskiej ropy naftowej może w znaczny sposób wpłynąć na zmniejszenie przewozów kolejowych. Niska cena surowca z Iranu wpływa na zwiększenie atrakcyjności ekonomicznej transportu samochodowego, a tym samym czyni go niejednokrotnie bardziej konkurencyjnym wobec kolejowego.

Baza klientów Grupy jest wysoce zależna od ograniczonej liczby gałęzi przemysłowych oraz ich dostawców – Umowy długookresowe stanowią przeważającą część w strukturze zawieranych z klientami umów. Choć wskazane są w nich m.in. deklarowane wolumeny zleceń przewozowych, istnieje pewne ryzyko okresowej bądź całkowitej utraty kontraktów na rzecz konkurentów w branży transportowej. Zagrożenie stanowi również zmiana zakontraktowanego wolumenu przewozów, co w bezpośredni sposób może przełożyć się na redukcję faktycznych wielkości zrealizowanych przewozów. W razie utraty jednego z kluczowych klientów Grupy nie jest pewne, że będzie można znaleźć innych kontrahentów, którzy byliby skłonni korzystać z usług transportowych w podobnej skali, co we wcześniej wynegocjowanych, lecz utraconych umowach.

Dodatkowym czynnikiem ryzyka jest kondycja i uwarunkowania prowadzenia działalności jednego z największych klientów Grupy na rynku Republiki Czeskiej, czyli OKD a.s. Jest on jedynym producentem węgla kamiennego w Czechach, a w związku z trudną sytuacją na rynku węgla kamiennego, spółka ta może napotkać na problemy z płynnością w ciągu najbliższych 12 miesięcy. W przypadku zaistnienia takiej sytuacji, może mieć to negatywny wpływ na wyniki AWT, a co za tym idzie – istnieje ryzyko pogorszenia płynności finansowej AWT.

Zmiany strukturalne w działalności kluczowych klientów – Działalność Grupy jest uzależniona m.in. od struktury działalności najważniejszych klientów. Przekształcenia struktury podmiotów korzystających z usług Grupy mogą przejawiać się np. w powstawaniu podmiotów zależnych skupiających się na transporcie wyprodukowanych przez firmę towarów. Wśród klientów Grupy PKP CARGO znajdują się również przedsiębiorstwa, które obecnie posiadają spółki zależne będące przewoźnikami kolejowymi, jednak tylko część przewozów realizowana jest z wykorzystaniem transportowej spółki zależnej. Należy jednak mieć na względzie, że wspomniane jednostki transportowe mogą obejmować coraz większą część usług dla spółek dominujących, dla których do tej pory usługodawcą była Grupa. Co więcej, podmioty te mogą rozszerzyć swoją działalność o realizację usług transportowych na zlecenie innych klientów Grupy PKP CARGO, a więc rozpocząć działalność konkurencyjną wobec Grupy.

Zmiany w strukturach prowadzonej przez klientów Grupy działalności mogą obejmować także zmianę cyklu produkcji oraz zmianę lokalizacji firmy lub miejsca prowadzenia działalności. Może to być znaczące dla zmiany skali realizowanych przewozów.

Ryzyko związane z działaniami akwizycyjnymi – Wyniki procesów akwizycji, w których uczestniczyła i obecnie uczestniczy PKP CARGO S.A., będą miały wpływ na wyniki Grupy. Transakcje mogą nie przynieść oczekiwanych rezultatów biznesowych i finansowych.

W celu sfinalizowania transakcji związanej z nabyciem udziałów ORLEN KolTrans oraz ZCP Kolej konieczne jest uzyskanie zgody Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na dokonanie koncentracji, a także ziszczenie się innych warunków zawieszających. Podpisana umowa sprzedaży będzie mogła zostać rozwiązana jeśli wszystkie warunki zawieszające nie zostaną spełnione (lub uchylone) przed upływem terminu uzgodnionego w umowie sprzedaży.

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, takie jak kampanie rekrutacyjne, dialog z placówkami szkolnictwa technicznego, doskonalenie umiejętności personelu i poszerzanie znajomości szlaków.

Ryzyko kontynuacji sporów zbiorowych i strajku – W związku z zaistnieniem w Spółce z dniem 2 lipca 2015 r. sporu zbiorowego, 16 grudnia 2015 r. PKP CARGO S.A. zawarło z Krajowym Komitetem Protestacyjno-Strajkowym Porozumienie, zgodnie z którym strony zobowiązały się do podjęcia działań dążących do zawarcia, nie później niż do dnia 31 marca 2016 r., porozumienia kończącego spór. W związku z powyższymi uzgodnieniami KKPS postanowił zawiesić wykonanie ogłoszonego strajku generalnego oraz nie wszczynać jakichkolwiek działań protestacyjnych i strajkowych do dnia 31 marca 2016 r. Potencjalna akcja protestacyjno-strajkowa może mieć negatywny wpływ na wyniki finansowe Grupy Kapitałowej.

W dniu 15 marca 2016 r. strony ZUZP zawarły porozumienie, w którym związki zawodowe zobowiązały się do rozwiązania Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego i doprowadzenia do rozwiązania takich komitetów na poziomie zakładowym oraz odwołania jakichkolwiek działań protestacyjnych i strajkowych w zakresie zmian strukturalno-organizacyjnych Spółki. Jednocześnie strony porozumienia zobowiązały się zawrzeć w terminie do 30 czerwca 2016 r. porozumienie w zakresie wprowadzenia zmian warunków wynagradzania w związku z postulatem płacowym wysuniętym w ramach sporu zbiorowego oraz zobowiązaniem wynikającym z § 5 Paktu Gwarancji Pracowniczych z 2 września 2013 r.

Ryzyko wzrostu płac – W roku 2016 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 Jednostki Dominującej (ryzyko o charakterze stałym, przewidywalne),
- postawa strony społecznej w negocjacjach z Zarządem Spółki w związku z przedmiotem sporu zbiorowego z dnia 2 lipca 2015 r.

Sytuacja w najbliższych miesiącach może ulec zmianie, gdyż strony ZUZP zobowiązały się do ostatecznego rozstrzygnięcia kwestii wynikających z postulatu płacowego poprzez zawarcie porozumienia do końca czerwca 2016 r.

Na chwilę obecną nie jest możliwe ustalenie wpływu presji płacowej na wynik Jednostki Dominującej za 2016 rok, gdyż rozstrzygnięcia w tym obszarze będą uzależnione z jednej strony od sytuacji finansowej Spółki, a z drugiej strony od woli osiągnięcia porozumienia przez związki zawodowe.

Ryzyka o charakterze finansowym

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

Na dzień 31 grudnia 2015 r. i 31 grudnia 2014 r. wskaźnik płynności bieżącej wynosił odpowiednio 1,03 i 1,86.

W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Spółka korzystała z kredytu w rachunku bieżącym, kredytów inwestycyjnych oraz leasingu. W celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2015 r. 8 spółek z Grupy.

Ryzyko rynkowe – Grupa narażona jest na ryzyka rynkowe związane ze zmianami kursów walutowych oraz stóp procentowych. Celem procesu zarządzania ryzykiem rynkowym jest ograniczenie niepożądanych wpływów zmian czynników ryzyka rynkowego na przepływy pieniężne oraz wyniki w krótkim i średnim horyzoncie czasowym. Grupa zarządza ryzykami rynkowymi wynikającymi z powyższych czynników w oparciu o wewnętrzne procedury, które określają zasady pomiaru poszczególnych ekspozycji, parametry 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 2015 r. na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe (do 1 miesiąca), natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania z tytułu leasingu krótko- oraz długoterminowego.

Z tytułu wyceny bilansowej należności i zobowiązań 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.

Z uwagi na swój długi okres zapadalności, zobowiązania leasingowe krótko- i długoterminowe denominowane w EUR oraz w CHF mają w wyniku finansowym największy udział w przychodach i kosztach finansowych jak również powodują zmienność w wyniku Grupy na poziomie kosztów i przychodów finansowych z tytułu niezrealizowanych różnic kursowych.

Należności krótkoterminowe wyrażone w walutach obcych (głównie EUR) wynoszą średniomiesięcznie w EUR ok. 12 mln. Znaczną część należności krótkoterminowych stanowiły należności z przewozów międzynarodowych.

Częściowo przepływy pieniężne w EUR były zabezpieczane transakcjami terminowymi, a dla pozostałej części stosowano naturalny hedging.

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 Spółki są przedmiotem działań zabezpieczających.

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy hedging, ze względu na fakt, iż przychody ze sprzedaży w walucie EUR są częściowo równoważone przez koszty w tej samej walucie. Dla kursu CHF/PLN hedging naturalny występuje w ograniczonym zakresie. Celem stosowania przez Spółkę transakcji zabezpieczających ryzyko walutowe jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto narażonej na zmianę wartości w PLN.

Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, stosowano w 2015 r. transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN. Ze względu na stabilny kurs pary walutowej EUR/CHF w całym 2015 r. nie były stosowane wobec niej transakcje zarządzania ryzykiem walutowym (zgodnie z przyjętymi założeniami wynikającymi z polityki Grupy było to traktowane jako naturalne zabezpieczenie).

Do zabezpieczenia ryzyka kursowego w 2015 r. stosowano terminowe transakcje zabezpieczające typu Forward. Na dzień 31.12.2015 r. Grupa PKP CARGO posiadała nierozliczone kontrakty Forward w wysokości 31.070.000,00 EUR (w tym PKP CARGO S.A. 21.100.000,00 EUR i PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. 9.970.000,00 EUR).

Ryzyko stopy procentowej – Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez Grupę w 2015 r. stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane na okres od kilku dni do ok. 3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Grupy.

Ponadto Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. Odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego zapłacone w 2015 r. wyniosły 8.607.386,89 zł. Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 3M, 6M, dla umów denominowanych w CHF – LIBOR 6M CHF.

Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach 1 miesiąc, 3 miesiące, 6 miesięcy, w zależności od umowy. Wartość odsetek od zobowiązań kredytowych zapłaconych w roku 2015 wyniosła 15.402.714,85 zł. Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stóp referencyjnych: WIBOR 1M, WIBOR 3M, EURIBOR 3M, PRIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizuje się poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych i kwartalnych.

Jednocześnie zgodnie z obowiązującą w Grupie polityką zarządzania ryzykiem finansowym, jedna spółka 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 – w roku obrotowym 2013. zostało zabezpieczone (również poprzez zawarcie transakcji IRS) ryzyko wzrostu stóp procentowych dot. umowy leasingu 210 wagonów serii Talns. Na dzień bilansowy spółka zależna PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. posiadała otwarte transakcje stopy procentowej.

Zarządzanie ryzykiem finansowym w grupie AWT opiera się na strategiach opracowanych, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych. W roku 2015, grupa AWT wykorzystywała transakcje stóp procentowych IRS i SWAP towarowy, które zostały użyte wyłącznie w celu zabezpieczenia przed ryzykiem zmian wartości bilansowych oraz ryzykiem zmiany przepływów pieniężnych. Na dzień 31.12.2015 nie było otwartych transakcji zabezpieczających - zarówno IRS jak i SWAP towarowy - zostały zakończone w trakcie 2015 r.

Ryzyko kredytowe – Grupa prowadząc działalność handlową realizuje sprzedaż usług dla podmiotów gospodarczych z odroczonej 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. W ramach wewnętrznej polityki warunkuje stosowanie odroczonego terminu płatności, w przypadku akceptowalnej kondycji kontrahenta oraz pozytywnej historii współpracy.

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

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

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

Maksymalna ekspozycja na ryzyko kredytowe jest reprezentowana przez salda bilansowe należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności, środków pieniężnych i pozostałych aktywów finansowych. Ekspozycja ta jest ograniczona przez zabezpieczenia ustanowione na rzecz Grupy (w postaci między innymi gwarancji bankowych / ubezpieczeniowych, kaucji gwarancyjnych), których wartość na dzień bilansowy wyniosła 7 328 562,75 zł.

4.4.2. Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez Grupę PKP CARGO celach i metodach zarządzania ryzykiem finansowym

W 2015 r. Grupa PKP CARGO nie zanotowała istotnych zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz utraty płynności 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 2015 r. Jednostka Dominująca nie stosowała rachunkowości zabezpieczeń.

Rachunkowość zabezpieczeń stosowała 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.

Rachunkowość zabezpieczeń stosowała również Grupa AWT w ciągu roku 2015, wykorzystując instrumenty finansowe takie jak transakcje terminowe na stopę procentową typu IRS i SWAP towarowy (transakcje związane były w związku z zakupem oleju napędowego), których termin wygasł w ciągu roku 2015 r.

5. Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Grupy PKP CARGO

5.1. Istotne informacje i zdarzenia

Tabela 24 Istotne informacje i zdarzenia, które wystąpiły w 2015 r. oraz po dniu bilansowym

Okres	Wydarzenie
styczeń	<ul style="list-style-type: none"> PKP CARGO S.A. i PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., jako pracodawcy, wyrazili zgodę na skorzystanie z rozpoczętego w 2014 r. Programu Dobrowolnych Odejść (PDO) przez 3 041 z 3 300 zainteresowanych pracowników spółek z Grupy Kapitałowej PKP CARGO. Ostateczna łączna wartość zobowiązań wyniosła 266 mln zł. Kwota ta, jako rezerwa na przyszłe zobowiązania z tytułu PDO, została ujęta w księgach i obciążała skonsolidowany wynik GK PKP CARGO za IV kwartał 2014 r. Osoby, które uzyskały zgodę pracodawców, przestały być pracownikami spółek z GK PKP CARGO począwszy od 1 lutego 2015 r. Wypłata odpraw w ramach PDO: I transza w wysokości ok. 227 mln zł została wypłacona razem z wynagrodzeniem za styczeń 2015 r., II transza, która wyniosła ok. 38 mln zł, została wypłacona w styczniu 2016 r. PKP CARGO S.A. ogłosiła przetarg na zakup 20 lokomotyw wielosystemowych do obsługi połączeń transgranicznych, z czego pięć opcjonalnie. Całkowita wartość zamówienia może wynieść 400 mln zł. Przekazanie do użytkowania pierwszych nowych lokomotyw planowane jest na drugą połowę 2016 r. Będą prowadzić pociągi do Niemiec, Czech, Słowacji, Austrii, Węgier i Holandii. PKP CARGO S.A. podpisała umowę z PKP PLK S.A. o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Umowa obowiązuje w okresie od 14 grudnia 2014 r. do dnia 12 grudnia 2015 r. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 684.713.941 zł netto (842.198.147 zł brutto). Spółka złożyła zawiadomienie o powstaniu sporu zbiorowego z organizacją związkową - Federacja Związków Zawodowych Pracowników Polskich Kolei (FZZPPK), działającą w PKP CARGO S.A. Wobec upływu terminu na uwzględnienie żądań (głównie płacowych) i przedstawienie sposobu ich realizacji, Spółka weszła z FZZPPK w spór zbiorowy powstały z mocą obowiązującą od dnia 13 stycznia 2015 r. PKP CARGO S.A. zdecydowało o rozbudowie terminala Poznań - Franowo. Obszar składowania miał zwiększyć się z obecnych 1280 TEU do 1760 TEU. Rozbudowa miała być współfinansowana w 50% ze środków UE. Całkowita wartość inwestycji była szacowana na 5,8 mln zł. Zakończenie robót budowlanych zaplanowano na listopad 2015 r. W ramach Grupy rozpoczęła swe funkcjonowanie podatkowa grupa kapitałowa pod nazwą: PKP CARGO LOGISTICS - Podatkowa Grupa Kapitałowa (PGK). Umowa utworzenia obowiązuje ma przez okres 3 lat do dnia 31 grudnia 2017 r. W skład PGK na moment utworzenia wchodziły: PKP CARGO S.A. jako spółka reprezentująca, CARGOSPED Sp. z o.o., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz CARGOTOR Sp. z o.o.
luty	<ul style="list-style-type: none"> PKP CARGO S.A. zawarła porozumienie kończące spór zbiorowy, który powstał z mocą obowiązującą od dnia 30 października 2014 r. Porozumienie przewiduje częściową realizację postulatów, dotyczących przede wszystkim: gratyfikacji wypłacanej z okazji Święta Kolejarza, wprowadzenia gratyfikacji za zmianę harmonogramu pracy, podwyższenia stawek dziennych na zakup posiłków profilaktycznych i regeneracyjno-wzmocniających, wprowadzenia dodatku alokacyjnego oraz motywacyjnego, jak też kwestii organizacyjnych. Otrzymało zawiadomienie, iż w wyniku zbycia akcji Spółki w transakcji pakietowej, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju zmniejszył swój udział poniżej 5% ogólnej liczby głosów na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy PKP CARGO S.A.. Przed transakcją EBOiR posiadał 5,10% kapitału zakładowego Spółki i był uprawniony do 5,10% ogólnej liczby głosów. PKP CARGO S.A. i KGHM Polska Miedź S.A. zawarły wstępne porozumienie w sprawie potencjalnego objęcia przez PKP CARGO S.A. 49% udziałów w spółce Pol-Miedź Trans (PMT), obecnie w całości należącej do KGHM. PKP CARGO S.A. otrzymała informację od Pana Zdenka Bakali oraz The Bakala Trust o spełnieniu się jednego z warunków zawieszających, określonych w umowie dotyczącej nabycia przez PKP CARGO S.A. 80% udziałów w kapitale zakładowym Advanced World Transport B.V. (AWT), polegającego na kwalifikacji przeniesienia tytułu prawnego do odcinka zbiorowego akcji w spółce AWT. PKP CARGO S.A. podpisała umowę nabycia 44,44% udziałów w PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. od Trade Trans Invest a.s. Obecnie PKP CARGO S.A. jest właścicielem 100% udziałów. PKP CARGO S.A. podpisała umowę nabycia 49% udziałów PKP CARGO International a.s. w likwidacji od Rail Cargo Spedition a.s. Obecnie PKP CARGO S.A. jest właścicielem 100% akcji. PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. podpisała umowy zbycia udziałów w spółkach Rail Cargo Spedition GmbH, Trade Trans Terminal SRL oraz Rail Cargo Service Sp. z o.o. Obecnie PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. nie posiada udziałów w tych spółkach.

-
- | | |
|-----------------|--|
| marzec | <ul style="list-style-type: none">• PKP CARGO S.A. otrzymała informację od Pana Zdenka Bakali oraz The Bakala Trust o spełnieniu się drugiego z warunków zawieszających, określonych w umowie dotyczącej nabycia przez PKP CARGO S.A. 80% udziałów w kapitale zakładowym Advanced World Transport B.V. (AWT), polegającego na uzyskaniu potwierdzenia przez niektóre spółki z grupy AWT od banków i innych instytucji finansowych finansujących działalność grupy AWT, że realizacja transakcji nie będzie stanowić naruszenia umów zawartych z tymi instytucjami.• PKP CARGO S.A. podpisała umowę o strategicznej współpracy z HZ Cargo, chowackim narodowym towarowym przewoźnikiem kolejowym. Obie firmy będą współpracować przy obsłudze swoich dotychczasowych klientów, transportując towary w korytarzu Północ-Południe i przygotowują w spólną ofertę logistyczną dla potencjalnych nowych klientów.• PKP CARGO S.A. podpisała umowy z trzema liderami polskiego przemysłu wykorzystującego drewno – spółką International Paper Kwidzyn, Kronospan Szczecinek oraz Mondi Świecie. Są to umowy na przewóz m.in. drewna, wyrobów z drewna oraz zrębków drzewnych. Łączna masa przewiezionych przez PKP CARGO S.A. towarów przez dwa lata przekroczy 5 mln ton, z czego blisko 65% będą stanowić przewozy drewna. |
| kwiecień | <ul style="list-style-type: none">• Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy (ZWZA) podjęło uchwałę w przedmiocie podziału zysku osiągniętego w 2014 r. - osiągnięty zysk netto w wysokości 58 610 399,18 zł ZWZA postanowiło przeznaczyć na:<ol style="list-style-type: none">1. wypłatę dywidendy kwotę 53 921 567,25 zł;2. kapitał zapasowy kwotę 4 688 831,93 zł.Dodatkowo na wypłatę dywidendy ZWZA postanowiło przeznaczyć kwotę 56 254 248,57 zł pochodzącą z zysków zatrzymanych. Jednocześnie ZWZA Spółki ustaliło dzień 15 czerwca 2015 r. jako dzień dywidendy oraz dzień 26 czerwca 2015 r. jako termin wypłaty dywidendy. Łączna wartość dywidendy wynosi 110 175 815,82 zł, co stanowi 2,46 zł na jedną akcję. Dywidendą objęte są wszystkie 44 786 917 akcji Spółki. Treść Uchwały ZWZA była zbieżna z rekomendacją Zarządu Spółki w zakresie podziału zysku osiągniętego w 2014 r. W zakresie przeznaczenia na dywidendę dodatkowej kwoty pochodzącej z zysków zatrzymanych z lat ubiegłych – Zarząd rekomendował 56 078 432,75 zł.• Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał dla PKP CARGO S.A. na okres 5 lat certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL 1220150006 ważny od dnia 23 kwietnia 2015 r., będący przedłużeniem certyfikatu bezpieczeństwa część B nr PL 1220100001 z dnia 22 kwietnia 2010 r. Certyfikat bezpieczeństwa potwierdza akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z Dyrektywą 2004/49/WE oraz w właściwych przepisami krajowymi.• Rozpoczęcie procesu konsolidacji działalności spedycyjnej w Grupie. Usługi spedycyjne świadczone przez PKP CARGO S.A. były rozproszone pomiędzy trzy spółki: PKP CARGO CONNECT, CARGOSPED i samo PKP CARGO S.A. Celem procesu jest ujednoczenie świadczenia usług przede wszystkim ze strony klienta.• Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie uchwaliło zmiany w statucie PKP CARGO S.A.; Rada Nadzorcza przyjęła tekst jednolity Statutu Spółki• PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. zawiesiła prowadzenie działalności gospodarczej na okres 9 miesięcy, tj. do końca 2015 r. (w przypadku zaistnienia takiej potrzeby, działalność ta może być wcześniej wznowiona przez spółkę - przed upływem 9 miesięcy).• Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) wydał spółce CARGOTOR Sp. z o.o., należącej do Grupy PKP CARGO, autoryzację bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej. Stanowi to potwierdzenie, że spółka zapewnia bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz udostępnianie przewoźnikom infrastruktury kolejowej. |
| maj | <ul style="list-style-type: none">• Zarząd Spółki PKP CARGO S.A. w dniu 10 maja 2015 r. podjął uchwałę w przedmiocie kontynuacji optymalizacji zatrudnienia w Spółce poprzez realizację Programu Dobrowolnych Odejść (PDO). Przewidywana wartość zobowiązań wynikająca z wdrożonego Programu została oszacowana na kwotę około 20 mln zł. Niniejsza kwota zobowiązań zakładała, iż z PDO skorzysta około 250 pracowników Spółki. Warunkiem skorzystania z PDO przez pracownika było uzyskanie zgody pracodawcy.• Zarząd Spółki PKP CARGO S.A. poinformował o spełnieniu się ostatniego z warunków zawieszających, tj. uzyskanie przez Spółkę od właściwych organów ochrony konkurencji zgody na koncentrację pomiędzy Spółką a AWT, określonych w umowie dotyczącej nabycia przez Spółkę 80% udziałów w kapitale zakładowym spółki AWT. Przeniesienie tytułu prawnego do udziałów w kapitale zakładowym AWT zostało dokonane w dniu 28 maja 2015 r. na podstawie holenderskiego aktu notarialnego w zamian za zapłatę ceny sprzedaży przez Spółkę.• PKP CARGO S.A. wygrała przetarg na przewozy węgla za 62,5 mln zł - nadal będzie dostarczać węgiel z lubelskiej Bogdanki i śląskich kopalń do należącej do ENEA Wytwórni Elektrowni Kozienice. Nowy kontrakt obowiązuje od lipca 2015 r. przez 12 miesięcy. Łączna masa przewiezionego w ramach tej umowy paliwa przekroczy 5 mln ton. |
-

- PKP CARGO S.A., w wykonaniu umowy sprzedaży udziałów zawartej w dniu 30 grudnia 2014 r., nabyła własność 60.000 udziałów w kapitale zakładowym spółki AWT o wartości nominalnej 1 EUR każdy, stanowiących 80% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT i uprawniających do wykonywania 80% ogólnej liczby głosów na zgromadzeniu wspólników AWT, w wyniku zawarcia umowy przenoszącej własność Udziałów na Spółkę oraz zapłaty przez Spółkę ceny w wysokości 103.200 tys. EUR (427.300 tys. zł).

- Ostateczna wartość zobowiązań wynikających z przeprowadzenia w 2015 przez PKP CARGO S.A. PDO wyniosła łącznie 63,9 mln zł. Wnioski o przystąpienie do PDO złożyło łącznie 1193 pracowników Spółki. Z uwagi na konieczność zachowania ciągłości realizowanych procesów oraz ze względu na uwarunkowania ekonomiczne 319 zainteresowanych pracowników nie uzyskało zgody na skorzystanie z Programu. 874 pracowników Spółki, którzy uzyskali zgodę pracodawców na przystąpienie do PDO, przestali być zatrudnieni w Spółce począwszy od dnia 1 lipca 2015 r. Wyplata odpraw w ramach PDO miała miejsce w dwóch transzach: I transza w wysokości ok. 54,5 mln zł została wypłacona razem z wynagrodzeniem za czerwiec 2015 r., II transza, która wyniosła ok. 9,5 mln zł, została wypłacona w lutym 2016 r. Zobowiązanie z tytułu PDO w wysokości 63,9 mln zł obciążało w wynik finansowy Spółki za II kwartał 2015 r.

- Zawarcie przez PKP CARGO S.A. aneksu do Umowy kredytu w rachunku bieżącym z mBank S.A. zmieniającego termin spłaty kredytu na dzień 31.05.2017 r.

- PKP CARGO S.A. zawarła z Zhengzhou International Hub Development and Construction Co., Ltd. list intencyjny o współpracy, w którym Strony zadeklarowały powołanie międzynarodowego operatora logistycznego, dedykowanego do obsługi przewozów kontenerów z/do Chin z/do Europy Zachodniej przez Małaszewicze. Celem Stron będzie wspólnie działania na rzecz dalszego rozwoju i podnoszenia efektywności całopociągowego połączenia kolejowego w relacji Zhengzhou w Chinach – Europa Zachodnia, umacnianie relacji handlowych pomiędzy Chinami, a Polską oraz rozwój w współpracy strategicznej w zakresie działalności przeładunkowej w terminalu kontenerowym w Małaszewiczach.

czerwiec

- PKP CARGO S.A. podpisała z Veolią w Polsce trzyletnią umowę na przewóz 4,25 mln ton węgla kamiennego. Kontrakt będzie realizowany w latach 2016-2018. Kontrakt przewiduje głównie dostawy węgla ze śląskich kopalń do centralnej i zachodniej Polski.

- Spółki AWT a.s., AWT B.V., AWT Rekulivace a.s. i AWT Coal Logistics s.r.o. jako kredytobiorcy podpisały aneks do Umowy o Kredyt Konsorcjalny. W skład konsorcjum wchodzi: ING Bank N.V. i UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s. jako kredytodawcy. Zgodnie z zawartym Aneksem, okres obowiązywania linii kredytowej i linii na gwarancje bankowe i akredytywy zostaje przedłużony o jeden rok, dla linii kredytowej i wykorzystania nowych gwarancji do września 2016 r. a w przypadku gwarancji bankowych i akredytywy do września 2017 r. Na dzień podpisania Aneksu (25 czerwca 2015 r.), pozostająca do spłaty kwota z tytułu umów wynosi około 27 mln EUR.

- W spółce PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. wdrożono optymalizację zatrudnienia w formie Programu Dobrowolnych Odejsć. W wyniku weryfikacji zgłoszeń, wyrażono zgodę na odejście 107 pracowników począwszy od dnia 1 sierpnia 2015 r. Rezerwa na zobowiązania z tytułu wdrożenia programu w wysokości 6,3 mln zł obciążała wynik finansowy spółki, a co za tym idzie – rów niezskonsolidowany wynik Grupy, za II kwartał 2015 r.

- Podpisanie listu intencyjnego pomiędzy PKP CARGO S.A. i Greenbrier Europe Wagony Świdnica, dotyczącego uruchomienia produkcji wagonów w Szczecinie. W ramach tej współpracy Greenbrier dostarczy niezbędną dokumentację, technologię, standardy kontroli jakości oraz wyposażenie linii produkcyjnej. Po stronie PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. (spółki z Grupy PKP CARGO) będzie m.in. zapewnienie wykwalifikowanej kadry produkcyjnej i administracyjnej oraz zaplecza warsztatowego.

- W dniu 8 lipca 2015 r., Spółka złożyła w Państwowej Inspekcji Pracy w Warszawie zawiadomienie o powstaniu sporu zbiorowego z organizacjami związkowymi, działającymi w Spółce. Pismem z dnia 2 lipca 2015 r. cztery organizacje związkowe działające w Spółce zażądały realizacji postulatów dotyczących wzrostu wynagrodzeń, wyznaczając pięciodniowy termin upływający dnia 7 lipca 2015 r. na uwzględnienie żądań. Postulaty sformułowano przez związki zawodowe w piśmie z dnia 2 lipca 2015 r. dotyczyły:

lipiec

1. Wprowadzenia podwyżki wynagrodzeń od dnia 01.07.2015 r. w ujęciu zasadniczym w wysokości 250 zł dla wszystkich pracowników wynagradzanych zgodnie z Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy („ZUZP”) zatrudnionych w PKP CARGO na dzień 01.07.2015 r.;

2. Dla pracowników PKP CARGO S.A. wynagradzanych wskaźnikowo według Uchwały Zarządu, zmiany podstawy wskaźnika na IV kwartał 2014 r.,

gdzie konsekwencją odmowy ich spełnienia jest wejście w spór zbiorowy w zakresie każdego z postulatów opisanych powyżej. Zgodnie z szacunkami Spółki roczny koszt realizacji postulatów zgłoszonych przez organizacje związkowe wyniósłby około 120 mln zł. Zarząd PKP CARGO S.A. pismem z dnia 7 lipca 2015 r. odmówił spełnienia postulatów sformułowanych w piśmie związków zawodowych z dnia 2 lipca 2015 r., skutkiem czego powstał spór zbiorowy z mocą obowiązującą od dnia 2 lipca 2015 r. Zarząd Spółki nie zaakceptował postulatów przedstawionych przez stronę społeczną w trakcie mediacji w dniu 30 lipca 2015 r. Konsekwencją braku osiągnięcia porozumienia jest zakończenie mediacji w ramach sporu zbiorowego poprzez sporządzenie protokołu rozbieżności, co nastąpiło w dniu 30 lipca 2015 r. Zakończenie etapu mediacji uprawnia organizacje związkowe do podjęcia akcji strajkowej.

- Zarząd Spółki podjął w dniu 29 lipca 2015 r. uchwałę w przedmiocie dokonania od dnia 1 lipca 2015 r. wzrostu wynagrodzeń pracowników: (i) dla pracowników wynagradzanych na podstawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, podwyżka wynagrodzenia zasadniczego wyniosła 110 zł brutto, (ii) dla pracowników wynagradzanych wskaźnikowo podwyżka wynagrodzenia wyniosła 110 zł netto. Zarząd Spółki poinformował, iż wystąpi do Rady Nadzorczej z wnioskiem o wyrażenie zgody na dokonanie wzrostu wynagrodzeń. Zgodnie z szacunkami Spółki koszt realizacji wzrostu wynagrodzeń to ok. 50 mln zł w skali pełnego roku kalendarzowego razem z pochodnymi.
- PKP CARGO S.A. rozpoczęła rozbudowę terminala kontenerowego w Poznaniu Franowie, którego pojemność po zakończeniu miała się zwiększyć o blisko 40%. Zakończenie inwestycji było planowane na grudzień 2015 r. W przyszłości terminal będzie stanowić część Centrum Logistycznego w Poznaniu, świadczącego kompleksową obsługę logistyczną. W efekcie rozbudowy, terminal w Poznaniu Franowie miał zyskać nowy plac manewrowo-składowy o powierzchni 8,2 tys. m², a zdolność składowania obiektu w Franowie wzrosnąć z obecnych 1280 TEU do blisko 1800 TEU. Rozbudowa była w spółfinansowana w 50% ze środków UE. Całkowita wartość inwestycji netto była szacowana na 6,8 mln zł.
- Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO International a.s. w likwidacji dokonało podziału masy likwidacyjnej spółki. Wypłata środków pieniężnych z masy likwidacyjnej na rzecz jedynego akcjonariusza - PKP CARGO S.A. nastąpiła w dniu 5 sierpnia 2015 r. Zakończenie procesu likwidacyjnego PKP CARGO International a.s. uzależnione jest od uzyskania zgód odpowiednich organów administracyjnych właściwych miejscowo dla spółki.
- Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. w yraziła zgodę na sprzedaż dodatkowej części taboru.

sierpień

- Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników AWT Rail PL sp. z o.o. podjęło uchwałę o rozwiązaniu spółki AWT Rail PL i otwarciu jej likwidacji z dniem 7 sierpnia 2015 r. oraz o powołaniu likwidatorów. Wniosek o otwarcie postępowania likwidacyjnego został złożony w sądzie rejestrowym w Gliwicach.
- 10 sierpnia 2015 r. Rada Nadzorcza Spółki w drodze uchwały pozytywnie zaopiniowała przyjętą uchwałą Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 29 lipca 2015 r. wzrost wynagrodzeń pracowników zatrudnionych przez pracodawców działających w Spółce w następującej wysokości: (i) 110 zł brutto dla pracowników wynagradzanych na podstawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy ("ZUZP"), (ii) 110 zł netto dla pracowników wynagradzanych wskaźnikowo, gdzie zmiana wynagrodzenia miała nastąpić od dnia 1 lipca 2015 r.

wrzesień

- Podpisanie w dniu 23 września 2015 r. z Konsorcjum, w skład którego wchodzi Siemens Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie jako lider Konsorcjum oraz Siemens A.G. z siedzibą w Monachium jako członek Konsorcjum, umowy na dostawę 15 lokomotyw wielosystemowych w trzech częściach zamówienia 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). Wartość Umowy nie przekroczy kwoty 75 mln euro netto w ramach zamówienia podstawowego (15 lokomotyw) oraz kwoty 26 mln euro netto w ramach zamówienia opcjonalnego (5 lokomotyw), z tym że dla dostaw i usług utrzymaniowych w ramach zamówienia opcjonalnego przewidziany został mechanizm jednorazowej waloryzacji przy ustalonym wskaźniku ujemnym i dodatnim w granicach nie większych niż +/- 2% w wartości cen pierwotnych.
- Zatwierdzenie przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. „Strategii Grupy PKP CARGO na lata 2016-2020”. Strategia zakłada, że w perspektywie roku 2020 PKP CARGO S.A. zostanie wiodącym operatorem logistycznym w Europie Środkowo-Wschodniej. Planowym efektem jej wdrożenia jest wzrost udziału przewozów wykonywanych w całości poza Polską z obecnych 2% do ok. 22% oraz niemal podwojenie przewozów intermodalnych, m.in. poprzez wzrost przewozów z i do Chin. Dywersyfikacja przychodów ma w większym stopniu uniezależnić Grupę PKP CARGO od przewozu podstawowych obecnie ładunków – węgla i kruszywa. Grupa PKP CARGO będzie rozwijać przewozy kolejowe w obrębie Europy Środkowej z wykorzystaniem aktywów PKP CARGO i zakupionego w 2015 r. czeskiego AWT. Główne kierunki ekspansji, (organizacyjnej i poprzez przejęcia), będą dotyczyć obsługi korytarzy Północ – Południe i Wschód – Zachód.
- Podpisanie przez Zarządy spółek: PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. (jako Spółki Przejmującej) oraz CARGOSPED sp. z o.o. (jako Spółki Przejmowanej) „Plan połączenia spółek kapitałowych: PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. i CARGOSPED sp. z o.o.”. Plan ten został złożony do odpowiedniego sądu rejestrowego.
- W dniu 16 września 2015 r. odbyło się Zgromadzenie Wspólników reprezentujących Udziały Klasy B spółki AWT B.V., na którym została podjęta uchwała w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż w celu likwidacji 100% akcji posiadanych w spółce XZD a.s. z siedzibą w Koszycach (Słowacja), przez spółkę AWT Čechofracht a.s. – jednoosobową spółkę zależną od AWT B.V., na rzecz kancelarii prawnej Ecker Khan, za kwotę 1 EUR.

- październik**
- PKP CARGO S.A. rozpoczęła konsolidację części obsługi sprzedażowej w ramach jednej spółki – PKP CARGO CONNECT. Jej zadaniem będzie sprzedaż kompleksowych usług logistycznych PKP CARGO S.A. w Polsce i na rynkach międzynarodowych. Spółka ta będzie odpowiadała za obsługę handlową i spedycyjną Grupy PKP CARGO. Będzie łączyć obsługę międzynarodowych klientów z kompleksową ofertą logistyczną na bazie aktywów Grupy PKP CARGO (bocznice, terminale, know-how w zakresie spedycji, logistyki intermodalnej oraz obsługi celnej). PKP CARGO CONNECT będzie także odpowiadało za działalność terminalową i zaoferuje usługi przeładunku i składowania towarów.
 - Koniec zakazu zbywania akcji pracowniczych (lock-up) - akcje pracownicze, zgodnie z postanowieniami §6 ust. 5 Statutu Spółki, objęte były ograniczeniem zbywalności przez okres 2 lat od dnia pierwszego notowania na Gieldzie Papierów Wartościowych, tj. do dnia 30 października 2015 r.
 - Rejestracja zmian w Statucie PKP CARGO S.A., dotyczących m.in. określenia koniecznych kompetencji członków rady nadzorczej, w szczególności tych wybranych przez pracowników, a także członków zarządu (nie mogą jednocześnie pełnić funkcji z wyboru lub zasiadać w organach zakładowej, ponadzakładowej lub ogólnokrajowej organizacji związkowej, federacji związków zawodowych lub konfederacji związków zawodowych).
 - Zatwierdzenie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nowego cennika PKP PLK S.A. Od dnia 13.12.2015 r. (tj. od nowego rozkładu jazdy) nastąpiła podwyżka stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz niektórych stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. Ponadto od nowego rozkładu jazdy PKP PLK S.A. w ramach odrębnych uregulowań (do których nie stosuje się przepisów Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym) wprowadziła nowy rodzaj opłat za dostęp do infrastruktury szerokotorowej (1520 mm).
 - Zarząd Spółki otrzymał od Krajowego Komitetu Protestacyjno Strajkowego działającego w PKP CARGO S.A. („KKPS”) pismo, w którym KKPS zawiadamia o podjęciu decyzji o przeprowadzeniu w Spółce w dniu 9 listopada 2015 r. strajku generalnego o charakterze kroczącym.
-
- listopad**
- AWT Čechofracht a.s. – jednoosobowa spółka zależną od AWT B.V. - zawarła umowę dotyczącą zbycia 80% akcji posiadanych w spółce XZDA.s.
 - Zarząd Krajowego Depozytu Papierów Wartościowych S.A. („KDPW”) podjął uchwałę dotyczącą konwersji akcji imiennych serii C Spółki na akcje na okaziciela.
 - Zarząd Spółki otrzymał uchwałę Zarządu Giełdy Papierów Wartościowych S.A. („GPW”) w sprawie dopuszczenia i w prowadzenia do obrotu giełdowego na Głównym Rynku GPW akcji zwykłych na okaziciela serii C Spółki.
 - Zarząd KDPW postanowił dokonać w dniu 6 listopada 2015 r. asymilacji 1.448.902 akcji Spółki oznaczonych kodem PLPKPCR00045 z 43.338.015 akcjami Spółki oznaczonymi kodem PLPKPCR00011. Zarząd KDPW stwierdziła, iż z dniem 6 listopada 2015 r. kodem PLPKPCR00011 oznaczonych jest 44.786.917 akcji Spółki. W związku z powyższym, spełniony został warunek wprowadzenia akcji serii C Spółki do obrotu giełdowego.
 - NZW spółki CARGOSPED sp. z o.o. oraz NZW spółki PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. wyraziły zgodę na i uchwaliły połączenie spółki CARGOSPED sp. z o.o. (Spółka Przejmowana) ze spółką PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. (Spółka Przejmująca). W związku z podjętymi uchwałami o połączeniu oraz podwyższeniu kapitału zakładowego w spółce PKP CARGO CONNECT sp. z o.o., spółka PKP CARGO S.A. objęła wszystkie udziały w podwyższonym kapitale zakładowym spółki PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. w zamian za udziały posiadane przez PKP CARGO S.A. w CARGOSPED sp. z o.o.
 - Spółka oraz pracodawcy działający w ramach Spółki złożyli powództwo o ustalenie nieistnienia sporów zbiorowych w poszczególnych Zakładach Spółki oraz na poziomie całej Spółki. Powodem złożenia ww. powództwa był niezgodny z prawem, w opinii Zarządu, sposób prowadzenia sporu zbiorowego przez działające w Spółce organizacje związkowe. Pozwy te zawierały też wnioski o zabezpieczenie powództwa w postaci zakazania przeprowadzenia akcji strajkowej do czasu rozstrzygnięcia żądania pozwów.
 - KKPS zawiadomił Zarząd Spółki o zawieszeniu do dnia 9 grudnia 2015 r. rozpoczęcia strajku generalnego w Spółce. KKPS zastrzegł sobie jednak prawo do natychmiastowej akcji strajkowej w poszczególnych zakładach Spółki przed 9 grudnia 2015 r. w przypadku podjęcia przez pracodawcę działań o charakterze restrukturyzacyjnym bądź decyzji o alokacji pracowników.
 - PKP CARGO S.A. zawarła w dniu 11 listopada 2015 r. umowę nabycia od PKP Informatyka Sp. z o.o. zorganizowanej części przedsiębiorstwa za kwotę netto 21,1 mln zł. Umowa nabycia ZCP od PKP Informatyka wygasła w dniu 1 stycznia 2016 r. bez wywarcia skutków prawnych, z uwagi na niespełnienie w arunku zawieszającego, jakim była zgoda Ministra Infrastruktury i Budownictwa.
 - otrzymanie od Nationale-Nederlanden PTE S.A. zawiadomienia o zwiększeniu przez Nationale-Nederlanden OFE

(„Fundusz”) w wyniku nabycia akcji Spółki w transakcjach na GPW w Warszawie, rozliczonych w dniu 5 listopada 2015 r. Przed nabyciem akcji Fundusz posiadał 5 620 103 akcje Spółki, stanowiących 12,55% kapitału zakładowego Spółki i był uprawniony do 5 620 103 głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki, co stanowiło 12,55% ogólnej liczby głosów. W dniu 12 listopada 2015 r. na rachunku papierów wartościowych Funduszu znajdowało się 5 771 555 akcji, co stanowiło 12,89% kapitału zakładowego Spółki. Akcje te uprawniały do 5 771 555 głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki, co stanowiło 12,89% ogólnej liczby głosów.

- PKP CARGO S.A. zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego dwie umowy o kredyty inwestycyjne do maksymalnej łącznej w wysokości 100 mln EUR, przekraczającej wartość 10% kapitałów własnych Spółki.
- PKP CARGO S.A. zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowę kredytową, na podstawie której udostępniony został Spółce kredyt inwestycyjny do maksymalnej wysokości 700 mln zł, przeznaczony na finansowanie i/lub refinansowanie planu inwestycyjnego i/lub finansowanie i/lub refinansowanie akwizycji/przejęć.
- PKP CARGO S.A. zawarła z PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. trzy umowy na realizację przewozu transportem kolejowym towarów: węgla kamiennego i/lub sorbentów wapiennych o łącznej maksymalnej masie 13,28 mln ton. Szacunkowa maksymalna łączna wartość netto umów w okresie ich obowiązywania tj. w okresie od 01.01.2016 r. do 31.12.2018 r. wynosi 288,9 mln zł.

listopad

- PKP Cargotabor Usługi Sp. z o.o., jako kupujący, PKP CARGO S.A., jako gwarant oraz PKN ORLEN S.A., jako sprzedający, zawarły warunkową zobowiązującą umowę sprzedaży 40.796 udziałów o wartości nominalnej 1.000 zł każdy, o łącznej wartości nominalnej 40.796.000 zł, stanowiących ok. 99,85% udziałów w kapitale zakładowym ORLEN KolTrans Sp. z o.o. za łączną cenę 192 248 367,05 zł.
- PKP CARGO S.A. zawarła z Euronaft Trzebinia Sp. z o.o. („Euronaft”), warunkową zobowiązującą umowę sprzedaży zorganizowanej części przedsiębiorstwa Euronaft, w ramach której Euronaft świadczy usługi transportu kolejowego, usługi obsługi bocznic kolejowych oraz usługi robót torowych i usługi naprawy taboru szynowego („ZCP Kolej”) za łączną cenę 59 397 000,00 zł.
- Sąd Okręgowy w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (SOKiK) wyrokiem z dnia 23 listopada 2015 r. zmienił zaskarżoną Decyzję Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów nr RWR 44/2012 w części nakładającej na PKP CARGO S.A. karę pieniężną w ten sposób, iż dokonał jej obniżenia z pierwotnej kwoty 16.575.676,95 zł do kwoty 2.231.719,95 zł. PKP CARGO S.A. złożyła apelację od części wyroku
- 26 listopada 2015 r. nastąpiło zakończenie procesu likwidacyjnego PKP CARGO International a.s (spółka wykreślona została ze słownackiego rejestru przedsiębiorców).

- PKP CARGO S.A. podpisała z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 13 grudnia 2015 r. do dnia 10 grudnia 2016 r. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 646,8 mln zł netto (795,6 mln zł brutto).

grudzień

- 16 grudnia 2015 r. PKP CARGO S.A. zawarło z Krajowym Komitetem Protestacyjno Strajkowym Porozumienie, zgodnie z którym strony zobowiązały się do podjęcia działań dążących do zawarcia, nie później niż do dnia 31 marca 2016 r., porozumienia kończącego spór zbiorowy, zawisty w Spółce od dnia 2 lipca 2015 r. Strony do dnia 31 marca 2016 r. będą prowadzić w dobrej wierze rokowania, celem doprowadzenia do realizacji wystąpienia Okręgowego Inspektora Pracy z dnia 15 października 2015 r., dotyczącego wprowadzania zmian warunków wynagradzania w formie protokołów dodatkowych do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy.
Dodatkowo, podpisano „Porozumienie pomiędzy stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnianych przez zakłady pracy spółki PKP CARGO S.A.” („Porozumienie ZUZP”), na podstawie którego strony postanowiły o:
1) zawieszeniu, do 31 marca 2016 r. prowadzenia zmian organizacyjnych w Spółce, związanych z przeniesieniem Logistyki i Dyspozytury z Zakładów do Centrali, przeniesieniem Działów Handlowych z Zakładów do PKP CARGO Connect Sp. z o.o., spółki zależnej od PKP CARGO, relokacją pracowników Centrali i Zakładów, oraz wydzieleniem funkcji utrzymania i naprawy taboru do spółki zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. lub innego podmiotu,
2) wycofaniu do dnia 31 grudnia 2015 r. wszystkich obowiązujących na dzień zawarcia Porozumienia ZUZP decyzji dotyczących zwolnienia pracowników z obowiązku świadczenia pracy.
- Po złożeniu 14 grudnia 2015 r. rezygnacji z członkostwa w Zarządzie Spółki oraz pełnienia funkcji Prezesa Zarządu przez Pana Adama Purwina, 18 grudnia 2015 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę, zgodnie z którą delegowała Pana Macieja Libiszewskiego, do czasowego tj. do dnia 18 marca 2016 r. wykonywania czynności członka Zarządu Spółki oraz powierzyła mu pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO.
- PKP CARGO S.A. („Kredytobiorca”) zawarła z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju umowę kredytową, na podstawie której udostępniony zostanie Spółce kredyt inwestycyjny („Kredyt”) do maksymalnej wysokości 100 mln euro, przeznaczony na refinansowanie akwizycji AWT.
Kredyt będzie dostępny do dnia 31 grudnia 2016 r., może być uruchamiany w EUR lub PLN. Kredytobiorca jest zobowiązany do spłaty Kredytu w ratach półrocznych, przy czym całkowita spłata Kredytu powinna nastąpić do dnia 25 września 2027 r. Stopa oprocentowania mająca zastosowanie do każdego wykorzystania Kredytu jest równa zmiennej stopie

EURIBOR/WIBOR dla depozytów 6-miesięcznych powiększonej o marżę Banku. Umowa przewiduje możliwość wcześniejszej spłaty Kredytu bez konieczności uiszczenia przez Kredytobiorcę dodatkowych opłat. Kredyt nie jest zabezpieczony na aktywach Spółki.

- CARGOTOR Sp. z o.o. otrzymała decyzję Prezesa UTK o odmowie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury w zakresie stawek opłat za dostęp minimalny oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Od przedmiotowej decyzji CARGOTOR Sp. z o.o. wniosła odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.
- 31 grudnia 2015 r. zarejestrowane zostało połączenie PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (obecnie PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.) i CARGOSPED Sp. z o.o., 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 w spółnikowi CARGOSPED Sp. z o.o.
- Zakończono rozbudowę terminala intermodalnego w Poznaniu Franowie - zyskano drugi plac manewrowo-składowy i lepszy układ dróg dojazdowych. Powierzchnia nowego placu przekracza 8 tys. m² - dzięki temu obiekt jest gotowy do obsługi dodatkowych kontenerów transportowanych między Bałtykiem i Adriatykiem.

- 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:
 - i. stwierdził nadużywanie przez Spółkę pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych, polegające na przeciwdziałaniu ukształtowaniu się w warunkach 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.W ocenie Zarządu Spółki decyzja Prezesa UOKiK z dnia 31 grudnia 2015 r. jest bezpodstawną. PKP CARGO S.A. złożyła do SOKiK odwołanie od Decyzji

styczeń 2016

- 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 współników mniejszościowych KolTrans z prawa pierwszeństwa nabycia udziałów KolTrans przysługującego im na mocy umów y spółki KolTrans w terminie tam w skazanym.
- 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.
- 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.

Luty 2016

- Podatkowa Grupa Kapitałowa na dzień 31 grudnia 2015 r. nie osiągnęła zakładanej rentowności na poziomie 3%. Z ostatnim dniem miesiąca, w którym zostanie złożona deklaracja za 2015 r., drugi rok podatkowy zostanie zakończony, a tym samym PGK przestanie istnieć.
- Złożenie rezygnacji z członkostwa w Zarządzie PKP CARGO S.A. przez Pana Łukasza Hadysia – Członka Zarządu ds. Finansowych, Pana Jacka Neskę – Członka Zarządu ds. Handlowych i Pana Wojciecha Derdę – Członka Zarządu ds. Operacyjnych. Złożone rezygnacje wywołały skutek natychmiastowy.
- 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 odwołania członków organów KolTrans, z chwilą sprzedaży przez PKN ORLEN w wszystkich posiadanych udziałów w kapitale zakładowym KolTrans.
- PKP CARGO S.A. dokonało pierwszego uruchomienia kredytu zawartego z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. w dniu 16 listopada 2015 r.

**Marzec
2016**

- 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:
 - 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.Łączna wartość powyższych odpisów aktualizujących w jednostkowym i skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za rok 2015 w ynosi 143.464 tysięcy złotych po uwzględnieniu efektu podatkowego.
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.
- 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 w szczonego w dniu 2 lipca 2015 r.
Na mocy Porozumienia ZUZP, Strona związkowa zobowiązuje się do rozwiązania Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego oraz doprowadzenia do rozwiązania Komitetów Protestacyjno-Strajkowych na szczeblu zakładowym i odwołania jakichkolwiek działań protestacyjnych i strajkowych w zakresie zmian strukturalno-organizacyjnych Spółki.
Ponadto, strony Porozumienia ZUZP zobowiązują się, w zakresie sporu zbiorowego wszczonego 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 zmian w warunków wynagradzania w formie protokołów dodatkowych do ZUZP.
- 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 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 .

Źródło: Opracowanie własne

5.2. Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Grupę PKP CARGO

Wprowadzenie Programu Dobrowolnych Odejsć

Grupa PKP CARGO, chcąc optymalizować zatrudnienie, wprowadziła Program Dobrowolnych Odejsć („PDO”). Zapisy do PDO rozpoczęły się 29 grudnia 2014 r. i trwały do 15 stycznia 2015 r. W wyniku weryfikacji zgłoszeń do PDO, wyrażono zgodę na skorzystanie z Programu przez 3 041 pracowników. Wartość zobowiązań wynikających z wdrożenia PDO w Grupie wyniosła 265,3 mln zł. Kwota ta, jako rezerwa na przyszłe zobowiązania z tytułu PDO, została ujęta w księgach i obciążała wynik Grupy PKP CARGO za IV kwartał 2014 r. Osoby, które uzyskały zgodę pracodawcy, przestały być pracownikami począwszy od 1 lutego 2015 r. Wypłata odpraw w ramach PDO nastąpi w dwóch transzach: I transza w wysokości ok. 227 mln zł została wypłacona razem z wynagrodzeniem za styczeń 2015 r., II transza, która wyniesie ok. 38 mln zł, zostanie wypłacona w styczniu 2016 r.

Zarząd spółki PKP CARGO S.A. w dniu 10 maja 2015 r. podjął uchwałę w przedmiocie kontynuacji optymalizacji zatrudnienia w Spółce poprzez realizację PDO. Wartość zobowiązań wynikających z przeprowadzenia PDO wyniosła łącznie 63,9 mln zł. W wyniku weryfikacji zgłoszeń do PDO, wyrażono zgodę na skorzystanie z Programu przez 874 pracowników Spółki, którzy przestali być zatrudnieni w Spółce począwszy od dnia 1 lipca 2015 r. Wypłata odpraw w ramach PDO nastąpi w dwóch transzach: I transza w wysokości ok. 54,4 mln zł została wypłacona razem z wynagrodzeniem za czerwiec 2015 r., II transza, która wyniesie ok. 9,5 mln zł, zostanie wypłacona w lutym 2016 r. Zobowiązanie z tytułu PDO w wysokości 63,9 mln zł obciążało wynik finansowy Spółki za II kwartał 2015 r.

Dodatkowo, program ten został wdrożony również w spółce PKP CARGO TABOR Sp. z o.o. W wyniku weryfikacji zgłoszeń, wyrażono zgodę na odejście 107 pracowników począwszy od dnia 1 sierpnia 2015 r. Rezerwa na przyszłe zobowiązania z tytułu wdrożenia programu w wysokości 6,3 mln zł obciążała wynik finansowy spółki, a co za tym idzie – również skonsolidowany wynik Grupy, za II kwartał 2015 r.

Łącznie, w ramach programów przeprowadzonych w 2015 r., ze spółki odeszło ponad cztery tysiące osób, co pozwoli na uzyskanie w kolejnych latach oszczędności na poziomie min. 130 mln zł rocznie.

Podjęcie uchwały dot. wzrostu wynagrodzeń

Zarząd Spółki podjął w dniu 29 lipca 2015 r. uchwałę w przedmiocie dokonania od dnia 1 lipca 2015 r. wzrostu wynagrodzeń pracowników:

- dla pracowników wynagradzanych na podstawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, podwyżka wynagrodzenia zasadniczego 110 zł brutto,
- dla pracowników wynagradzanych wskaźnikowo podwyżka wynagrodzenia 110 zł netto.

10 sierpnia 2015 r. Rada Nadzorcza Spółki w drodze uchwały pozytywnie zaopiniowała przyjęty uchwałą Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 29 lipca 2015 r. wzrost wynagrodzeń pracowników zatrudnionych przez pracodawców działających w Spółce. Zgodnie z szacunkami Spółki, koszt realizacji wzrostu wynagrodzeń to ok. 50 mln zł w skali pełnego roku kalendarzowego razem z pochodnymi.

Sytuacja na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Sektor usług towarowych przewozów kolejowych jest ściśle uzależniony od koniunktury na rynku węgla, kruszywa, koksu, rud żelaza, metali, produktów rafinacji ropy naftowej, wyrobów chemicznych oraz przewozów kontenerowych. Dynamika wolumenów towarów przewożonych przez PKP CARGO S.A. jest silnie powiązana ze zmianami w przewozach w obrębie wymienionych poszczególnych grup towarów.

Rynek przewozów węgla jest uzależniony od niepewnej sytuacji w górnictwie spowodowanej przede wszystkim przez:

- spadki światowych cen węgla - średnia cena ARA w grudniu 2014 r. wynosiła 70,36 USD/t, zaś w grudniu 2015 r. 47,83 USD/t (spadek o 32,0% r/r), co jest najgorszym wynikiem w analizowanym okresie,
- malejące, lecz wciąż relatywnie wysokie zapasy węgla w Polsce na koniec listopada 2015 r. były równe 5,88 mln ton – jest to spadek z 8,21 mln ton notowanych w grudniu 2014 r., czyli o 28,4%⁶⁴,

⁶⁴ <http://www.polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/stan-zapaszow-w-wegla-kamiennego-caly-okres-czasu>

- rosnącą rolę Odnawialnych Źródeł Energii („OZE”) – szacuje się, że w Polsce w 2014 r. udział energii odnawialnej w końcowym zużyciu energii brutto wyniósł 11,5%⁶⁵ (wobec 11,3% w 2013 r.), a docelowo w 2020 r. ma ulec zwiększeniu do 15%; w Czechach, według szacunków, z OZE otrzymano 11% energii elektrycznej, a do roku 2020 planuje się uzyskać 13% udziału⁶⁶.
- niepewną sytuację NWR (New World Resources) oraz jej spółki zależnej, czeskiej firmy górniczej OKD – restrukturyzacja OKD oraz globalne załamanie cen węgla negatywnie wpływa na rentowność kopalń NWR (większość z nich może odnotować ujemne wyniki finansowe). Spółka w grudniu 2015 r. wnioskuje o pomoc finansową państwa czeskiego w wysokości 3 mld CZK (około 150 mln euro) na ratowanie zadłużonych kopalń. Pożyczka nie została udzielona, jednak rozmowy wciąż trwają.

W ciągu pierwszych 11 miesięcy 2015 r. wydobyto w Polsce 65,9 mln ton węgla kamiennego, tj. o 1,1% mniej w porównaniu do analogicznego okresu w 2014 r. Spadek ten jest efektem nadpodaży węgla na rynku krajowym (duży poziom zapasów na zwalach) oraz spadków światowych cen tego surowca. Także w Czechach sytuacja jest trudna: w 2014 r. w Czechach wydobyto 8,6 mln ton węgla kamiennego, tj. 2% mniej w ujęciu r/r, a produkcja sprzedana tego surowca spadła o 14% r/r.

Kolejnym istotnym czynnikiem ryzyka jest utrzymująca się tendencja dotycząca produkcji energii elektrycznej w elektrowniach w Polsce. Według danych Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i Rynku Bilansującego w Polsce w 2015 r. wyprodukowano 161 772 GWh energii elektrycznej, co w porównaniu do 2014 roku (156 567 GWh) oznacza wzrost produkcji o 3,3% r/r. Natomiast mikś energetyczny w 2015 r. okazał się mniej korzystny dla węgla brunatnego (spadek udziału produkcji energii z tego surowca o 1,2% r/r), przy równoczesnym wzroście produkcji energii z elektrowni opartych na węglu kamiennym (wzrost o 2,0% r/r) oraz elektrowni wiatrowych (wzrost o 39,8% r/r).

Zniesienie pod koniec ubiegłego roku sankcji na eksport irańskiej ropy naftowej może w znaczny sposób wpłynąć na zmniejszenie przewozów kolejowych. Niska cena surowca z Iranu wpływa na zwiększenie atrakcyjności ekonomicznej transportu samochodowego, a tym samym czyni go niejednokrotnie bardziej konkurencyjnym wobec kolejowego.

Sytuacja na rynku przewozów miała negatywny wpływ na osiągnięte przychody z tyt. usług przewozowych – 270 mln zł.

Sytuacja w czeskim sektorze węglowym

Jeden z największych klientów Grupy na rynku czeskim - OKD a.s. jest jedynym producentem węgla kamiennego w Czechach. W 2014 r. OKD przeszedł proces generalnej restrukturyzacji, jednak w związku z nieprzewidywalnością sytuacji na rynku węgla kamiennego, OKD jest postrzegane jako spółka niestabilna finansowo i może napotkać na problemy z płynnością w ciągu najbliższych 12 miesięcy. W przypadku zaistnienia takiej sytuacji, może mieć to negatywny wpływ na wyniki AWT, a co za tym idzie – istnieje ryzyko pogorszenia płynności finansowej AWT.

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 tej dziedzinie umożliwia Grupie udział w przetargach otwartych i stanowi bodziec do dalszego rozwoju tego rodzaju usług.

Koszty dostępu do infrastruktury

Wyniki działalności Grupy PKP CARGO są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury w 2015 r. stanowił ok. 15,0% kosztów operacyjnych w Grupie PKP CARGO.

Od dnia 13.12.2015 r. (od nowego rozkładu jazdy) na infrastrukturze zarządzanej przez PKP PLK S.A. obowiązuje nowy cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm, zatwierdzony przez Prezesa UTK 23.10.2015 r. oraz odrębny rodzaj opłat do infrastruktury szerokotorowej (1520 mm). Wymienione cenniki funkcjonują

⁶⁵ <http://wysockienapiecie.pl/oze/749-oze-w-polsce-udzial-nowelizacja-ustawy-o-oze>

⁶⁶ [Wysockienapiecie.pl](http://wysockienapiecie.pl)

w powiązaniu z odpowiednimi postanowieniami Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016.

W nowym rozkładzie jazdy nastąpiły również zmiany stawek opłat do linii zarządzanych przez prywatnych zarządców. Na części tej infrastruktury PKP CARGO S.A. także realizuje swoje przewozy.

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 Spółki. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych napraw okresowych.

W 2015 r. nakłady inwestycyjne poniesione z tytułu napraw okresowych P4 i P5 oraz przeglądów P3 taboru wyniosły 307,6 mln zł.

Działania akwizycyjne

Wpływ na osiągnięte wyniki Grupy będzie miał rezultat toczących się procesów akwizycyjnych, w których uczestniczyły oraz obecnie uczestniczą spółki z Grupy PKP CARGO.

Kluczowym elementem ekspansji zagranicznej Grupy było sfinalizowanie w maju 2015 r. przejęcia 80% udziałów AWT B.V. Dzięki tej transakcji, Grupa zwiększyła swą obecność na czeskim rynku kolejowych przewozów towarowych. W okresie od przejęcia spółki, AWT wykonało pracę przewozową w wysokości 1 059 mln tkm oraz przewiozło masę 8 655 tys. ton.

W celu dalszego rozwoju Grupy w obszarze spedycji krajowej i międzynarodowej, w lutym 2015 r. PKP CARGO S.A. sfinalizowała transakcję nabycia udziałów (44,44%) w PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. i stała się jedynym jej właścicielem. Przeprowadzone zmiany umożliwią w przyszłości zoptymalizować strukturę Grupy PKP CARGO, w tym m.in. w zakresie prowadzenia działalności spedycyjnej i terminalowej.

16 listopada 2015 r. zawarte zostały warunkowe zobowiązujące umowy sprzedaży udziałów w ORLEN KolTrans sp. z o.o. oraz zorganizowanej części przedsiębiorstwa Euronaf. Aktualnie trwają prace nad spełnieniem warunków zawieszających, w tym w szczególności uzyskaniem zgody Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na dokonanie koncentracji.

PKP CARGO S.A. posiada zawarte wstępne porozumienie z KGHM Polska Miedź S.A., na bazie którego spółka planuje objąć 49% udziałów w spółce Pol - Miedź Trans Sp. z o.o.

Przyjęta strategia CARGO'20 zakłada działania akwizycyjne, które będą jednak uzależnione od sytuacji rynkowej oraz atrakcyjności potencjalnych celów akwizycyjnych.

Opcja zakupu i sprzedaży

Równocześnie z zawarciem Umowy zakupu AWT B.V., PKP CARGO S.A. zawarła ze spółką Minežit SE („MSE”), umowę pomiędzy wspólnikami w odniesieniu do AWT („Umowa Wspólników”). Umowa ta przewiduje m.in. uprawnienie MSE do żądania odkupu przez Spółkę wszystkich udziałów w AWT posiadanych przez MSE („Opcja Sprzedaży”) oraz uprawnienie Spółki do żądania sprzedaży przez MSE na rzecz Spółki wszystkich udziałów w AWT posiadanych przez MSE („Opcja Kupna”). Dodatkowo Umowa Wspólników przyznaje Spółce prawo pierwszeństwa nabycia udziałów w AWT posiadanych przez MSE w przypadku ich sprzedaży przez MSE oraz prawo przyłączenia się przez MSE do sprzedaży udziałów w AWT posiadanych przez Spółkę, w przypadku ich zbycia przez Spółkę.

Opcja Sprzedaży może zostać wykonana przez MSE w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2020 r. za cenę rynkową obliczoną zgodnie ze wzorem zawartym w Umowie Wspólników, której wysokość jest uzależniona od skonsolidowanego wskaźnika EBITDA Grupy AWT i zadłużenia netto Grupy AWT, jednak nie niższą niż 27 mln EUR.

Spółka będzie uprawniona do wykonania Opcji Kupna w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2021 r. za cenę rynkową obliczoną zgodnie ze wzorem zawartym w Umowie Wspólników w odniesieniu do EBITDA Grupy AWT i zadłużenia netto Grupy

AWT, jednak nie niższą niż różnica pomiędzy (i) kwotą 40 mln EUR; oraz (ii) kwotą wszelkich wypłat dywidend i podobnych płatności dokonanych przez AWT na rzecz MSE.

Poziom cen paliwa trakcyjnego

W 2015 r. odnotowano spadek kosztów zużycia paliwa o 18,8 mln zł, tj. o 9,1 % r/r. Ma to bezpośredni związek ze spadkiem cen rynkowych paliw. Koszty energii w 2015 r. wzrosły o 29,9 mln zł, tj. 7,7% na skutek m.in. wzrostu stawek jednostkowych do PKP Energetyka S.A.

Poziom cen złomu

Spadek przychodów z tytułu sprzedaży towarów i materiałów o 21,8 mln zł (tj. o 39,7% r/r), był spowodowany głównie niskimi cenami złomu na rynku. Napływ taniej stali z Chin, a także niskie ceny surowców, zmniejszyły zapotrzebowanie na złom i doprowadziły do znacznej obniżki cen – o ponad 20% do kwoty ok. 550 zł/t.

5.3. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Grupy PKP CARGO

Umowy z dostawcami

Podpisanie znaczących umów z PKP PLK S.A.

W dniu 8 stycznia 2015 r. została podpisana Umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2014/2015 pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Umowa obowiązuje w okresie od 14 grudnia 2014 r. do dnia 12 grudnia 2015 r.

Oplaty 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 14 grudnia 2014 r. zatwierdzony przez Prezesa UTK Decyzjami nr DRRK-WKL.9110.6/2014 z dnia 9 lipca 2014 r. i DRRK-WKL.9110.11/2014 z dnia 28 października 2014 r. oraz postanowienia Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 684,7 mln zł netto (842,2 mln zł brutto).

Przedmiotem umów jest udostępnienie Spółce przez zarządcę infrastruktury linii oraz odcinków kolejowych będących w zarządzie PKP PLK w celu realizacji przez Spółkę rozkładu jazdy pociągów. 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 przewoźnikiem, zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej zgodnie z przydzielonymi trasami pociągów, udostępnianie urządzeń sieci trakcyjnej, kierowanie i prowadzenie ruchu i zapewnienie na żądanie Spółki informacji związanych z przejazdem pociągu oraz usługi podstawowe dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz szereg usług dodatkowych obejmujących zapewnianie wsparcia w związku z niestandardowymi ładunkami i przygotowywaniem, a także przydziałem pociągów dodatkowych.

W dniu 11 grudnia 2015 r. pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. została zawarta Umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 13 grudnia 2015 r. do dnia 10 grudnia 2016 r.

Przedmiotem Umowy jest udostępnienie Spółce przez PKP PLK infrastruktury kolejowej w celu realizacji przewozów w rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016. Na podstawie Umowy Zarządca świadczy usługi podstawowe w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, które obejmują między innymi sporządzanie rocznego rozkładu jazdy w porozumieniu z Przewoźnikiem, zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej zgodnie z przydzielonymi trasami pociągów, udostępnianie urządzeń sieci trakcyjnej, kierowanie i prowadzenie ruchu oraz zapewnienie na żądanie Spółki informacji związanych z przejazdem pociągu. W ramach Umowy Zarządca świadczy również usługi podstawowe dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz szereg usług dodatkowych obejmujących zapewnianie wsparcia w związku z niestandardowymi ładunkami i przygotowywaniem i uruchamianiem pociągów.

Oplaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej naliczane są w oparciu o Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP PLK obowiązujący od 13.12.2015 r. zatwierdzony przez Prezesa UTK Decyzją nr DRRK-WKL.730.2.2015.JG z dnia 23 października 2015 r. oraz „Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”

i odpowiednie postanowienia Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016.

Zawarcie znaczącej umowy z konsorcjum spółek z Grupy Siemens na dostawę lokomotyw wielosystemowych

W dniu 23 września 2015 r. PKP CARGO S.A. podpisała z Konsorcjum, w skład którego wchodzi Siemens Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie jako lider Konsorcjum oraz Siemens A.G. z siedzibą w Monachium jako członek Konsorcjum, umowy na dostawę 15 lokomotyw wielosystemowych w trzech częściach zamówienia 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).

Wartość Umowy nie przekroczy kwoty 75 mln euro netto w ramach zamówienia podstawowego (15 lokomotyw) oraz kwoty 26 mln euro netto w ramach zamówienia opcjonalnego (5 lokomotyw), z tym że dla dostaw i usług utrzymaniowych w ramach zamówienia opcjonalnego przewidziany został mechanizm jednorazowej waloryzacji przy ustalonym wskaźniku ujemnym i dodatnim w granicach nie większych niż +/- 2 % wartości cen pierwotnych.

Umowy z odbiorcami

Obroty i umowy o łącznej wartości przekraczającej wartość umowy znaczącej ze spółkami z Grupy PGE

W dniu 18 listopada 2015 r. PKP CARGO S.A. zawarła z PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. z siedzibą w Bełchatowie („Zamawiający”) trzy umowy na realizację przewozu transportem kolejowym towarów: węgla kamiennego i/lub sorbentów wapiennych o łącznej maksymalnej masie 13,28 mln ton. Szacunkowa maksymalna łączna wartość netto umów w okresie ich obowiązywania tj. w okresie od 01.01.2016 r. do 31.12.2018 r. wynosi 288,9 mln zł.

Zamawiający, z uwagi na konieczność dostosowania wielkości dostaw węgla i/lub sorbentów wapiennych do zmieniających się bieżących potrzeb, zastrzega sobie możliwość zmniejszenia ilości masy zleconej do przewozu o około 23% masy maksymalnej tj. do poziomu około 10,24 mln ton. Zmiana ilości masy towarowej w granicach określonych powyżej nie stanowi podstawy dla Wykonawcy do jakichkolwiek roszczeń wobec Zamawiającego.

Umową o najwyższej wartości jest umowa na realizację przewozu transportem kolejowym węgla oraz kamienia wapiennego o łącznej maksymalnej wartości 125,8 mln zł netto.

Umowa przewiduje kary umowne, których maksymalna wysokość może przekroczyć równowartość co najmniej 10% wartości netto Umowy lub równowartość co najmniej kwoty 200 000 euro:

1) w przypadku odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego lub Wykonawcę z przyczyn leżących odpowiednio po stronie Wykonawcy lub Zamawiającego w wysokości: (i) 20% wartości przedmiotu Umowy netto w przypadku odstąpienia od Umowy w 2016 r., (ii) 15% wartości przedmiotu Umowy netto w przypadku odstąpienia od Umowy w 2017 r., (iii) 10% wartości przedmiotu Umowy netto w przypadku odstąpienia od Umowy w 2018 r.;

2) na rzecz Zamawiającego w przypadku przewiezienia przez Wykonawcę w danym miesiącu ilości mniejszej niż 95% lub 90% masy zadeklarowanej w miesięcznym harmonogramie przewozów, z przyczyn niezależnych od nadawcy i Zamawiającego w wysokości odpowiednio 25% lub 40% wartości netto niezrealizowanego przewozu ładunku deklarowanego w miesięcznym harmonogramie przewozu.

Ponadto w Umowie zastrzeżono na rzecz Zamawiającego kary umowne przewidziane w następujących przypadkach: (i) podstawienia pod załadunek innych typów wagonów niż wymagane przez Zamawiającego w wysokości 20% wartości netto przewozu tego ładunku podanego w miesięcznym harmonogramie przewozu, oraz (ii) za zwłokę powyżej dwóch dni w podstawieniu wagonów przez Wykonawcę u nadawcy pod załadunek, w wysokości 1% wartości netto przewozu tego ładunku (rozumianej jako wynagrodzenie netto należne Wykonawcy z tytułu przewozu tej przesyłki).

W przypadku kiedy kara umowna nie pokryje poniesionej szkody, Strony mogą dochodzić odszkodowania uzupełniającego.

Pozostałe warunki Umowy nie odbiegają od powszechnie stosowanych dla tego typu umów.

Łączna wartość ww. trzech umów zawartych w dniu 18 listopada 2015 r. oraz obrotów zrealizowanych pomiędzy Grupą Kapitałową PKP CARGO i Grupą Kapitałową PGE w okresie 12 miesięcy do dnia 31 października 2015 r. osiągnęła wartość około 410 mln zł.

Umowy kredytowe

Zawarcie umówo wartości znaczącej z bankiem BGK

W dniu 16 listopada 2015 r. Spółka zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego z siedzibą w Warszawie („Bank”) dwie umowy o kredyty inwestycyjne do maksymalnej łącznej wysokości 100 mln EUR, przekraczającej wartość 10% kapitałów własnych Spółki.

Umową o najwyższej wartości jest umowa zawarta w dniu 16 listopada 2015 r., na podstawie której Bank udostępni Spółce kredyt inwestycyjny („Kredyt”) do maksymalnej wysokości 85 mln EUR, przeznaczony na finansowanie i/lub refinansowanie zakupu lokomotyw wielosystemowych, inwestycji wynikających z planów inwestycyjnych oraz/lub finansowanie i/lub refinansowanie pozostałej działalności w zakresie akwizycji lub przejęć (dalej: „Umowa”).

Zgodnie z treścią Umowy Kredyt będzie dostępny do dnia 31 grudnia 2016 r. Kredytobiorca jest zobowiązany do spłaty Kredytu w ratach kwartalnych na warunkach określonych w Umowie, nie później niż w okresie 10 lat od dnia zakończenia okresu dostępności, przy czym całkowita spłata Kredytu powinna nastąpić do dnia 20 grudnia 2026 r. Stopa oprocentowania mająca zastosowanie do każdego wykorzystania Kredytu jest równa zmiennej stopie EURIBOR dla depozytów 3-miesięcznych powiększonej o marżę Banku. Umowa przewiduje możliwość wcześniejszej spłaty Kredytu bez konieczności uiszczenia przez Kredytobiorcę dodatkowych opłat. Kredyt nie jest zabezpieczony na aktywach Spółki.

Zawarcie znaczącej umowy kredytowej z bankiem PEKAO S.A.

W dniu 16 listopada 2015 r. Spółka zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. z siedzibą w Warszawie („Bank”) umowę kredytowej, na podstawie której udostępniony zostanie Spółce kredyt inwestycyjny („Kredyt”) do maksymalnej wysokości 700 mln zł, przeznaczony na finansowanie i/lub refinansowanie planu inwestycyjnego i/lub finansowanie i/lub refinansowanie akwizycji/przejęć (dalej: „Umowa”).

Kredyt zostanie udzielony w dwóch częściach:

- 1) Część I – do kwoty 315 mln zł, z możliwością zwiększenia do maksymalnej kwoty 350 mln zł w przypadku gdy spółki z Grupy PKP CARGO nie wykorzystają limitu kredytowego do maksymalnej kwoty 35 mln zł;
- 2) Część II - do kwoty 315 mln zł z możliwością zwiększenia do maksymalnej kwoty 350 mln zł w przypadku gdy spółki z Grupy PKP CARGO nie wykorzystają limitu kredytowego do maksymalnej kwoty 35 mln zł.

Zgodnie z Umową ww. limity kredytowe zostaną przyznane przez Bank spółkom z Grupy PKP CARGO na podstawie odrębnie zawartych przez spółki z Grupy PKP CARGO umów z Bankiem. Zgodnie z treścią Umowy Kredytobiorca może wykorzystać Kredyt nie później niż w terminie do dnia 31 grudnia 2016 r. Kredytobiorca jest zobowiązany do spłaty Kredytu w ratach kwartalnych na warunkach określonych w Umowie, nie później niż: (i) w okresie 7 lat od dnia zakończenia okresu dostępności nie później jednak niż w dniu 31.12.2023 r. dla Części I finansowania oraz (ii) 10 lat od dnia zakończenia okresu dostępności nie później jednak niż w dniu 31.12.2026 r. dla Części II drugiej finansowania. Stopa oprocentowania mająca zastosowanie do każdego wykorzystania Kredytu jest równa zmiennej stopie WIBOR dla depozytów 3-miesięcznych powiększonej o marżę Banku. Umowa przewiduje możliwość wcześniejszej spłaty Kredytu bez konieczności uiszczenia przez Kredytobiorcę dodatkowych opłat.

Zawarcie znaczącej umowy kredytowej z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju

W dniu 23 grudnia 2015 r. PKP CARGO S.A. („Spółka”, „Kredytobiorca”) zawarła z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju z siedzibą w Londynie („Bank”) umowy kredytowej, na podstawie której udostępniony zostanie Spółce kredyt inwestycyjny („Kredyt”) do maksymalnej wysokości 100 mln euro, przeznaczony na refinansowanie akwizycji AWT.

Zgodnie z treścią Umowy, Kredyt będzie dostępny do dnia 31 grudnia 2016 r. Kredyt może być uruchamiany w EUR lub PLN, w zależności od wyboru Kredytobiorcy. Kredytobiorca jest zobowiązany do spłaty Kredytu w ratach półrocznych na warunkach określonych w Umowie, przy czym całkowita spłata Kredytu powinna nastąpić do dnia 25 września 2027 r.

Stopa oprocentowania mająca zastosowanie do każdego wykorzystania Kredytu jest równa zmiennej stopie EURIBOR/WIBOR dla depozytów 6-miesięcznych powiększonej o marżę Banku.

Umowa przewiduje możliwość wcześniejszej spłaty Kredytu bez konieczności uiszczenia przez Kredytobiorcę dodatkowych opłat.

Kredyt nie jest zabezpieczony na aktywach Spółki.

Pozostałe warunki Umowynie odbiegają od powszechnie stosowanych w podobnych transakcjach kredytowych.

Umowy nabycia

Nabycie od Trade Trans Investa.s. udziałów w PS TRADE TRANS sp. z o.o.

PKP CARGO S.A. nabyła w PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (obecnie: PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.) z siedzibą w Warszawie 640 udziałów, reprezentujących łącznie 44,44% kapitału zakładowego tej spółki, znajdujących się w posiadaniu Trade Trans Invest a.s. z siedzibą w Bratysławie. W wyniku tej transakcji, PKP CARGO S.A. stała się jedynym wspólnikiem w tej spółce, posiadającym 100% udziału w jej kapitale zakładowym. Przeprowadzone zmiany miały na celu przejęcie pełnej kontroli nad spółką w celu optymalizacji struktury Grupy PKP CARGO, w tym m.in. w zakresie prowadzenia działalności spedycyjnej i terminalowej.

Nabycie od Rail Cargo Spedition a.s. udziałów w PKP CARGO International a.s. w likwidacji

PKP CARGO S.A. nabyła w PKP CARGO International a.s. w likwidacji z siedzibą w Bratysławie 490 akcji, reprezentujących łącznie 49% kapitału zakładowego tej spółki, znajdujących się w posiadaniu Rail Cargo Spedition a.s. z siedzibą w Bratysławie. W wyniku tej transakcji PKP CARGO S.A. stała się jedynym akcjonariuszem w tej spółce, posiadającym 100% udziału w jej kapitale zakładowym. W lipcu 2015 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO International a.s. w likwidacji dokonało podziału masy likwidacyjnej spółki. Wypłata środków pieniężnych z masy likwidacyjnej na rzecz jedynego akcjonariusza - PKP CARGO S.A. nastąpiła w dniu 5 sierpnia 2015 r. Zakończenie procesu likwidacyjnego PKP CARGO International a.s. nastąpiło 26 listopada 2015 r. (spółka wykreślona została ze słowackiego rejestru przedsiębiorców).

Nabycie udziałów w Advanced World Transport B.V.

PKP CARGO S.A., w wykonaniu umowy sprzedaży udziałów zawartej w dniu 30 grudnia 2014 r., nabyła własność 60.000 udziałów w kapitale zakładowym spółki Advanced World Transport B.V. o wartości nominalnej 1 EUR każdy, stanowiących 80% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT B.V. i uprawniających do wykonywania 80% ogólnej liczby głosów na zgromadzeniu wspólników AWT B.V., w wyniku zawarcia umowy przenoszącej własność Udziałów na Spółkę oraz zapłaty przez Spółkę ceny w wysokości 103.200 tys. EUR (427.300 tys. zł). Drugim Wspólnikiem tej spółki, posiadającym 15.000 udziałów, reprezentujących łącznie 20% kapitału zakładowego AWT B.V., jest spółka MINEZIT SE z siedzibą w Pradze (Czechy).

Nabycie od PKP Informatyka Sp. z o.o. zorganizowanej części przedsiębiorstwa

PKP CARGO S.A. zawarła umowę nabycia od PKP Informatyka Sp. z o.o. zorganizowanej części przedsiębiorstwa za kwotę netto 21,1 mln zł. Umowa nabycia ZCP od PKP Informatyka sp.z o.o. wygasła w dniu 1 stycznia 2016 r. bez wywarcia skutków prawnych, z uwagi na niespełnienie warunku zawieszającego, jakim była zgoda Ministra Infrastruktury i Budownictwa.

Zawarcie przez PKP CARGO S.A. oraz jej spółkę zależną znaczących umów dotyczących nabycia 99,85 % udziałów w ORLEN KolTrans sp. z o.o. oraz zorganizowanej części przedsiębiorstwa Euronaf Trzebinia sp. z o.o.

16 listopada 2015 r. PKP CARGO TABOR Usługi sp. z o.o. („PKP CU”), jako kupujący, PKP CARGO S.A., jako gwarant oraz PKN ORLEN S.A., jako sprzedający („PKN ORLEN”), zawarły warunkową zobowiązującą umowę sprzedaży 40.796 udziałów o wartości nominalnej 1.000 zł każdy, o łącznej wartości nominalnej 40.796.000 zł, stanowiących ok. 99,85% udziałów w kapitale zakładowym ORLEN KolTrans sp. z o.o. („KolTrans”) („Udziały KolTrans”) za łączną cenę 192 248 367,05 zł („Cena Sprzedaży Udziałów”) („Umowa Sprzedaży KolTrans”),

Ponadto, 16 listopada 2015 r. PKP CARGO zawarła z Euronaf Trzebinia sp. z o.o. („Euronaf”), warunkową zobowiązującą umowę sprzedaży zorganizowanej części przedsiębiorstwa Euronaf, w ramach której Euronaf świadczy usługi transportu kolejowego, usługi obsługi bocznic kolejowych oraz usługi robót torowych i usługi naprawy taboru szynowego („ZCP Kolej”) za łączną cenę 59 397 000,00 zł („Cena Sprzedaży ZCP”) („Umowa Sprzedaży ZCP”).

5.4. 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 r. poz. 133) dotyczących wyników Spółki i Grupy PKP CARGO w 2015 r.

6. Polityka rozwoju Grupy

6.1. Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Grupy PKP CARGO

Sytuacja gospodarcza w Europie

Ożywienie gospodarcze ma się utrzymać na porównywalnym poziomie jak w ostatnich latach począwszy od połowy 2013 r. Na korzystną tendencję wpływ ma: akomodacyjna polityka pieniężna, słabe euro i niskie ceny ropy naftowej. Pozytywne czynniki są częściowo redukowane przez negatywne oddziaływanie spowolnienia handlu światowego i rynków rozwijających się oraz trwającymi napięciami geopolitycznymi. Komisja Europejska prognozuje, iż trend ten zostanie zachowany w 2016 i 2017 r.

Sytuacja na rynku przewozów

Zgodnie z oczekiwaniami kolejne lata mają skupić się na pracach budowlanych finansowanych ze środków z nowej perspektywy unijnej. Prace te mają dotyczyć przede wszystkim rozwoju sieci drogowej i kolejowej. Znaczna część prac, które miały rozpocząć się w drugiej połowie 2015 r. opóźniło się, a przystąpienie do budowy zostało przesunięte na 2016 rok. Zatem ponownie wysokich przewozów kruszyw należy spodziewać się w bieżącym roku. Na lata 2015-2020 prognozowane jest zapotrzebowanie kruszyw na średniorocznym poziomie 16-18,2 mln ton (10-11,7 mln ton na inwestycje drogowe oraz 6-6,5 mln ton na inwestycje kolejowe).

Na 2016 r. i 2017 r. prognozowany jest również wzrost produkcji i zapotrzebowania na stal. Cel zostanie osiągnięty, jeśli zostanie zachowane dotychczasowe zużycie tego produktu przy realizacjach inwestycji budowlanych, drogowych, kolejowych oraz w energetyce. Znaczący wpływ na korzystną sytuację na rynku stali ma branża konstrukcyjna, maszynowa i motoryzacyjna. Szczególnie dynamiczny rozwój przewiduje się w kolejnych latach dla rynku przewozów intermodalnych oraz Automotive w efekcie uruchomienia nowych linii montażowych. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce jest jednym z najbardziej konkurencyjnych rynków w UE. Chociaż Grupa PKP CARGO nadal utrzymuje pozycję największego polskiego kolejowego przewoźnika towarowego, konkurencja skupia łącznie ponad 50% udziału w rynku pod względem przewiezionej masy oraz ponad 40% pod względem wykonanej pracy przewozowej (dane na koniec grudnia 2015 r.).

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 spółki oraz rynku transportu towarowego.

W znacznym stopniu na dalszą nadpodaż węgla kamiennego oraz coraz niższe ceny węgla na wszystkich światowych terminalach przyczyniło się mniejsze zapotrzebowanie na ten surowiec ze strony Europy oraz mniejszy popyt ze strony Chin. Niższa konsumpcja ze strony Europy spowodowana była wysokimi temperaturami w okresie grzewczym. Z kolei mniejsze zużycie ze strony Chin wywołane zostało przez załamanie gospodarcze na tamtejszym rynku. Efektem załamania była niestabilna sytuacja w sektorze energii i węgla. W konsekwencji perspektywy na 2016 r. nie należą do optymistycznych. Przewozy węgla stanowią podstawową grupę towarową w przewozach Grupy PKP CARGO i sytuacja na tym rynku w dużym stopniu oddziałuje na osiągnięte wyniki i udziały w rynku.

Jeden z największych klientów Grupy na rynku czeskim - OKD a.s. jest jedynym producentem węgla kamiennego w Czechach. W 2014 r. OKD przeszedł proces generalnej restrukturyzacji, jednak w związku z nieprzewidywalnością sytuacji na rynku węgla kamiennego, OKD jest postrzegane jako spółka niestabilna finansowo i może napotkać na problemy z płynnością w ciągu najbliższych 12 miesięcy. W przypadku zaistnienia takiej sytuacji, może mieć to negatywny wpływ na wyniki AWT, a co za tym idzie – istnieje ryzyko pogorszenia płynności finansowej AWT.

Stan infrastruktury kolejowej

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.

Opłaty za dostęp do infrastruktury

Wyniki działalności Grupy PKP CARGO są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury w 2015 r. stanowił ok. 15,0% kosztów operacyjnych w Grupie PKP CARGO.

Od dnia 13 grudnia 2015 r. (od nowego rozkładu jazdy) na infrastrukturze zarządzanej przez PKP PLK S.A. obowiązuje nowy cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm, zatwierdzony przez Prezesa UTK 23 października 2015 r. oraz odrębny rodzaj opłat do infrastruktury szerokotorowej (1520 mm). W nowym rozkładzie jazdy nastąpiły również zmiany stawek opłat do linii zarządzanych przez prywatnych zarządców. Na części tej infrastruktury PKP CARGO S.A. także realizuje swoje przewozy.

14 grudnia 2015 r. CARGOTOR Sp. z o.o. otrzymała decyzję Prezesa UTK z dnia 11 grudnia 2015 r. o odmowie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury w zakresie stawek opłat za dostęp minimalny oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Od przedmiotowej decyzji CARGOTOR Sp. z o.o. wniosła w dniu 23 grudnia 2015 r. odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

CARGOTOR Sp. z o.o. równoległe złożyła również wnioski o zatwierdzenie stawek na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, celem procedowania jednocześnie dwóch cenników. Wyżej wymieniony cennik jest obecnie przedmiotem analizy UTK.

Brak zatwierdzenia przez UTK Cennika może skutkować niemożliwością prowadzenia działalności przez CARGOTOR Sp. z o.o. i tym samym znacząco wpłynąć na wynik finansowy Grupy.

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.

Procesy optymalizacyjne w Grupie

Wśród czynników wewnętrznych istotnych dla dalszego rozwoju Grupy PKP CARGO należy wymienić stałe dążenie do zwiększenia efektywności i optymalizację kosztów poprzez restrukturyzację oraz zmiany organizacyjne Spółki ukierunkowane na lepszą i kompleksową obsługę klientów. Ważne są również trwające procesy informatyzacji sfer działalności, mających wpływ na sprawne zarządzanie Spółką.

Grupa PKP CARGO, chcąc optymalizować zatrudnienie, wprowadziła Program Dobrowolnych Odejść („PDO”). W wyniku weryfikacji zgłoszeń, wyrażono zgodę na skorzystanie z Programu przez 3 041 pracowników. Wartość zobowiązań wynikających z wdrożenia PDO w Grupie wyniosła 265,3 mln zł. Osoby, które uzyskały zgodę pracodawcy, przestały być pracownikami począwszy od 1 lutego 2015 r.

Zarząd spółki PKP CARGO S.A. w dniu 10 maja 2015 r. podjął uchwałę w przedmiocie kontynuacji optymalizacji zatrudnienia w Spółce poprzez realizację PDO. Wartość zobowiązań wynikających z przeprowadzenia PDO wyniosła łącznie 63,9 mln zł. W wyniku weryfikacji zgłoszeń do PDO, wyrażono zgodę na skorzystanie z Programu przez 874 pracowników Spółki, którzy przestali być zatrudnieni w Spółce począwszy od dnia 1 lipca 2015 r. Dodatkowo, program ten został wdrożony również w spółce PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. W wyniku weryfikacji zgłoszeń, wyrażono zgodę na odejście 107 pracowników począwszy od dnia 1 sierpnia 2015 r. Rezerwa na przyszłe zobowiązania z tytułu wdrożenia programu wyniosła 6,3 mln zł.

Łącznie, w ramach programów przeprowadzonych w 2015 r., z Grupy odeszło ponad cztery tysiące osób, co pozwoli na uzyskanie w kolejnych latach oszczędności na poziomie min. 160 mln zł rocznie.

Dodatkowo podjęta została decyzja o konsolidacji obsługi sprzedażowej w ramach jednej spółki – PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. Nowa organizacja rozproszonych do tej pory usług związanych ze sprzedażą znacząco skróci czas potrzebny do obsługi poszczególnych zleceń i w istotny sposób poprawi możliwości ich sprawnego realizacji. Zintegrowane zarządzanie procesem tworzenia ofert i sprzedaży przełoży się na poprawę jakości obsługi klientów, komunikacji z nimi i efektywności działania.

PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. będzie odpowiadała za obsługę handlową i spedycyjną Grupy PKP CARGO, będzie także odpowiadała za działalność terminalową i zaoferuje usługi przeładunku i składowania towarów. Kompleksowe usługi logistyczne będą oferowane zarówno na rynku polskim, jak i międzynarodowym.

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.

Działania akwizycyjne

W ramach Grupy, działania akwizycyjne prowadzone są głównie przez Jednostkę Dominującą oraz PKP CARGOTABOR Usługi Sp. z o.o. Działania te zostały opisane w rozdziale 5.2.

6.2. Opis perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym

Przyszłe działania rozwojowe podejmowane przez PKP CARGO S.A. pozostaną zgodne z obecnie obowiązującą strategią ukierunkowaną na rozwój działalności międzynarodowego operatora logistycznego. Opiera się ona na czterech poniższych filarach:

1. CARGO Lider (rozwój na rynku macierzystym),
2. CARGO International (wzmocnienie pozycji międzynarodowej, istotne zwiększenie przewozów poza granicami kraju),
3. CARGO Intermodal (pozycja wiodącego operatora przewozów intermodalnych w rejonie Europy Środkowej),
4. CARGO Connect (integracja usług logistycznych o zasięgu międzynarodowym w ramach Grupy PKP CARGO).

Pozycja niekwestionowanego lidera przewozów kolejowych w kraju, kompleksowa obsługa międzynarodowego ruchu towarowego przez Polskę oraz zdobycie pozycji wiodącego operatora intermodalnego w Europie Środkowo-Wschodniej – to cele PKP CARGO S.A. określone w strategii na lata 2016-2020. Będzie ona dążyć do stałego rozwoju usług międzynarodowych i poszerzania oferty o elementy umożliwiające obsługę całego łańcucha logistycznego. Spółka będzie inwestować w usługi intermodalne, najszybciej rosnącą część rynku przewozów. Uzupełnieniem kompleksowej oferty operatora logistycznego będą przewozy drogowe realizowane na „ostatniej mili”.

Efektym wdrożenia Strategii Grupy PKP CARGO na lata 2016-2020 ma być znaczący wzrost wykonanej pracy przewozowej – o ok. 30%, wzrost udziału przewozów wykonywanych w całości poza Polską o ok. 20 p.p. i niemal podwojenie przewozów intermodalnych. Dywersyfikacja przychodów ma w większym stopniu uniezależnić PKP CARGO S.A. od przewozu podstawowych obecnie ładunków – węgla i kruszyw.

Spółka chce wykorzystywać coraz szersze kompetencje logistyczne oraz położenie geograficzne Polski, tworzące doskonałą pozycję do budowy wiodącego operatora logistycznego o europejskim zasięgu. Planuje poszerzać geograficzny zasięg działania, zwłaszcza w kierunku południowym.

PKP CARGO S.A. będzie rozwijać przewozy kolejowe w obrębie Europy Środkowej z wykorzystaniem aktywów dwóch przewoźników: PKP CARGO S.A. i zakupionego w 2015 r. czeskiego AWT. Główne kierunki ekspansji (organiczej i poprzez przejęcia), będą dotyczyć obsługi korytarzy Północ-Południe i Wschód-Zachód.

PKP CARGO S.A. chce jeszcze lepiej wykorzystać posiadane strategiczne aktywa – tabor i sieć terminali. Działalność terminalowa skupiona będzie w spółce PKP CARGO CONNECT. Grupa PKP CARGO obecnie oferuje usługi przeładunku i składowania towarów w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach: Małaszewiczach, Warszawie, Poznaniu, Gliwicach, Medyce. Terminale w Małaszewiczach mają obsługiwać ruch w relacji z Chinami, związany z rozwojem Nowego Jedwabnego Szlaku i stać się bramą do Europy dla chińskich towarów.

PKP CARGO CONNECT będzie także odpowiedzialne za budowę pozycji Grupy jako operatora intermodalnego na terenie Europy Środkowo-Wschodniej. Do 2020 r. praca przewozowa w przewozach intermodalnych ma wzrosnąć o ok. 80%

Spółka chce rozwijać ofertę pociągów operatorskich, czyli regularnych połączeń między centrami logistycznymi, w tym np. z portów morskich do terminali intermodalnych w głębi kraju. Tego typu usługa jest realną i atrakcyjną alternatywą dla transportu kołowego, nawet dla średnich i mniejszych klientów, którzy zainteresowani są przewozem choćby jednego kontenera.

Strategia przewiduje, że do 2020 r. praca przewozowa wykonana w ramach Grupy ma wzrosnąć o ok. 30% do poziomu 40 mld tkm, natomiast udział pracy wykonanej poza Polską z obecnych 2% zwiększy się do poziomu ok. 22%.

Przewiduje się, że w 2020 r. udział węgla i kruszyw w pracy przewozowej obniży się z obecnych 55% do 40%. Wynikać to będzie z jednej strony ze zmieniających się uwarunkowań rynku transportu węgla, czyli m.in. wyższej wydajności nowych bloków energetycznych, ale przede wszystkim będzie efektem rozwoju Grupy w innych działalnościach.

Według Zarządu PKP CARGO S.A., nie występują okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuowania działalności Spółki w kolejnym roku obrotowym.

7. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

7.1. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

7.1.1. 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.

7.1.2. 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.

7.1.3. Nabycie akcji własnych

W 2015 r. PKP CARGO S.A. nie prowadziła skupu / sprzedaży akcji własnych.

7.1.4. 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 (premii 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 02 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".

7.1.5. Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 12 marca 2015 r., tj. dnia przekazania raportu za 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 25 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]
w g stanu na dzień przekazania raportu		
Maciej Libiszewski	0	0
Dariusz Browarek	370	18 500
w g stanu na dzień 12.03.2015 r.		
Adam Purwin	545	27 250
Jacek Neska	450	22 500
Wojciech Derda	300	15 000
Łukasz Hadyś	300	15 000
Dariusz Browarek	370	18 500

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 12 marca 2015 r., tj. dnia przekazania raportu za 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 26 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osobynadzorujące

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej	Wartość nominalna akcji [zł]
wg stanu na dzień przekazania raportu		
Kazimierz Jamrozik	70	3 500
Stanisław Knaflewski	0	0
Raimondo Eggink	0	0
Mirosław Pawłowski	0	0
Jerzy Kleniewski	0	0
Andrzej Wach	0	0
Czesław Warszewicz	0	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0	0
wg stanu na dzień 12.03.2015 r.		
Jakub Karnowski	915	45 750
Piotr Ciżkowicz	675	33 750
Krzysztof Czarnota	70	3 500
Kazimierz Jamrozik	70	3 500
Marek Podskalny	70	3 500
Konrad Anuszkiewicz	0	0
Paweł Ruka	0	0
Sławomir Baniak	0	0
Stanisław Knaflewski	0	0
Jacek Leonkiewicz	0	0
Zbigniew Klepacki	0	0

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające i nadzorujące Spółkę na dzień 31.12.2015 r. jest tożsamy ze stanem posiadania na dzień przekazania raportu.

Osoby zarządzające i nadzorujące emitenta, na dzień 31.12.2015 r. oraz przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A.

7.1.6. Wypłacone lub zadeklarowane dywidendy

Polityka dywidendowa PKP CARGO S.A. przewiduje rekomendację Zarządu Spółki dot. wypłaty dywidendy w wysokości przynajmniej od 35% do 50% zysku netto ujawnionego w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO za dany rok obrotowy. Przedstawiając swoje rekomendacje Walnemu Zgromadzeniu, Zarząd bierze pod uwagę dostępność środków pieniężnych oraz rezerw dostępnych do podziału, a także czynniki wpływające na sytuację finansową Spółki, jej wyniki działalności oraz wymogi w zakresie wydatków inwestycyjnych.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy (ZWZA) podjęło uchwałę w przedmiocie podziału zysku osiągniętego w 2014 r. - osiągnięty zysk netto w wysokości 58 610 399,18 zł ZWZA postanowiło przeznaczyć na:

- wypłatę dywidendy kwotę 53 921 567,25 zł;
- kapitał zapasowy kwotę 4 688 831,93 zł.

Dodatkowo na wypłatę dywidendy ZWZA postanowiło przeznaczyć kwotę 56 254 248,57 zł pochodzącą z zysków zatrzymanych. Jednocześnie ZWZA Spółki ustaliło dzień 15 czerwca 2015 r. jako dzień dywidendy oraz dzień 26 czerwca 2015 r. jako termin wypłaty dywidendy. Łączna wartość dywidendy wyniosła 110 175 815,82 zł, co stanowi 2,46 zł na jedną akcję. Dywidendą objęte są wszystkie 44 786 917 akcji Spółki. Treść Uchwały ZWZA była zbieżna z rekomendacją Zarządu Spółki w zakresie podziału zysku osiągniętego w 2014 r. W zakresie przeznaczenia na dywidendę dodatkowej kwoty pochodzącej z zysków zatrzymanych z lat ubiegłych – Zarząd rekomendował 56 078 432,75 zł.

7.2. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w 2015 r. transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązanymi zostały przedstawione w nocie 34 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

7.3. 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.

7.4. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

Drony

PKP CARGO S.A. zaczęła wykorzystywać drony do ochrony swoich pociągów przed kradzieżami. Od stycznia do października 2015 r. wartość skradzionych przesyłek i towarów spadła o blisko 65% w porównaniu do analogicznego okresu w 2013 r. Jednocześnie liczba kradzieży zmniejszyła się o 55%.

Spółka wykorzystuje dwa typy dronów. Pierwszy z nich, „Phantom III” służy do wykonywania lotów patrolowych wspierających przejazdy składów PKP CARGO S.A. i pomaga chronić pociągi zatrzymane przez złodziei. Drugi typ dronów to „Eagle” – wykorzystywane są przede wszystkim do patrolowania rozległych obszarów z dużej wysokości.

PKP CARGO od niedawna zaczęło także wykorzystywać drony do sprawdzania stanu wagonów użytkowanych przez klientów. W krótkim czasie można w ten sposób skutecznie skontrolować dziesiątki wagonów.

Szkolenie maszynistów

PKP CARGO S.A. zainicjowało szeroko zakrojony program szkolenia nowych kadr trakcyjnych. Rocznie spółka zatrudnia i szkoli 500 nowych maszynistów i kandydatów do tego zawodu. Przygotowanie jednej osoby do samodzielnej pracy kosztuje nawet 100 tys. zł. PKP CARGO S.A. ponosi te koszty w całości. Każdy z kandydatów w trakcie szkolenia otrzymuje jednocześnie stałe wynagrodzenie.

Produkcja wagonów towarowych

Grupa PKP CARGO i amerykański potentat Greenbrier, jeden z największych na świecie producentów taboru, podpisali list intencyjny o wspólnym działaniu w ramach należącej do ARP Platformy Transferu Technologii. W ramach tej współpracy Greenbrier miałby dostarczyć niezbędną dokumentację, technologię, standardy kontroli jakości oraz wyposażenie linii produkcyjnej. Po stronie PKP CARGO TABOR Sp. z o.o., (należącej do Grupy PKP CARGO), miałyby być m.in. zapewnienie wykwalifikowanej kadry produkcyjnej i administracyjnej oraz zaplecza warsztatowego.

Agencja Rozwoju Przemysłu

PKP CARGO S.A. we współpracy z Agencją Rozwoju Przemysłu, będzie szukać innowacyjnych rozwiązań dla swojego biznesu. 6 października 2015 r. podpisany został list intencyjny o wspólnym działaniu w ramach należącej do ARP Platformy Transferu Technologii. W ten sposób PKP CARGO S.A. chce zachęcić start-upy i naukowców do szukania rozwiązań odpowiadających swoim potrzebom biznesowym. Spółka szuka ulepszeń na wielu polach. Chce m.in. zastosować systemy optymalizacji przewozów i pracy terminali konwencjonalnych oraz systemy zarządzania, monitorowania i zabezpieczenia taboru na bocznicach i terminalach przeładunkowych. Cenne dla PKP CARGO S.A. są również technologie zmniejszania zużycia energii elektrycznej, paliwa trakcyjnego i redukcji hałasu oraz nowoczesne rozwiązania w zakresie budowy taboru i kontenerów na potrzeby transportu intermodalnego.

Dzięki działaniom podjętym przez ARP S.A. i ARP Venture Sp. z o.o., udało się już zaproponować technologię poszukiwaną przez Spółkę związaną z lokomotywami manewrowymi. PKP CARGO S.A. jest obecnie na etapie bezpośredniego kontaktu z przedsiębiorstwem, które może dostarczyć poszukiwane rozwiązanie.

Narodowe Centrum Badań i Rozwoju

Głównymi celami współpracy PKP CARGO S.A. z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju są: optymalizacja przewozów, innowacje i nowoczesne rozwiązania logistyczne oraz poprawa bezpieczeństwa. Projekty będące efektami prac badawczo-rozwojowych zgłaszane będą przez uczelnie, jednostki naukowe oraz firmy z branży transportowej. PKP CARGO S.A. i NCBR przeznaczą na realizację najlepszych inicjatyw po 15 mln zł. Spółka chce w szczególności rozwinąć narzędzia informatyczne i systemy do optymalizacji procesów logistycznych i operacyjnych (m.in. zarządzanie taborem i terminalami), które oprócz zmniejszenia kosztów operacyjnych, umożliwią optymalne wykorzystanie posiadanych przez spółkę zasobów. Ponadto chce także pozyskać rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo pociągów, towarów i terminali. Współpraca z NCBR ma też pomóc w pozyskaniu innowacyjnych technologii dla projektowania i budowy nowoczesnego taboru, które wspartyby planowaną od 2016 r. samodzielną produkcją wagonów towarowych przez Grupę PKP CARGO.

Shift2Rail

PKP CARGO S.A. uczestniczy w realizacji europejskiego programu finansowania badań i rozwoju w transporcie kolejowym Shift2Rail, współfinansowanego przez Komisję Europejską ze środków Programu Ramowego Horyzont 2020. Celem programu jest rozwój nowoczesnych technologii związanych ze wzrostem konkurencyjności sektora kolejowego. Program Shift2Rail podzielony jest na pięć głównych obszarów (Programów Innowacyjnych) dedykowanych poszczególnym aspektom systemu kolejowego. PKP CARGO S.A. zaangażowane jest w Program Innowacyjny 5 związany z opracowywaniem i wdrażaniem rozwiązań dla transportu towarowego. Szczególna uwaga skupiona jest na aspektach związanych z obniżeniem hałasu, nowoczesnymi systemami hamulcowymi, zarządzaniem terminalami i bocznicami, nowymi rozwiązaniami dla wagonów i lokomotyw. Udział PKP CARGO S.A., wspólnie z PKP PLK oraz Instytutem Kolejnictwa koordynowany jest przez PKP S.A. będące członkiem konsorcjum EUROC (European Rail Operating community Consortium), które aplikowało z sukcesem w konkursie na Członka Stowarzyszonego Shift2Rail. Oficjalne rozpoczęcie programu miało miejsce w grudniu 2015 r., a jego zakończenie nastąpi nie wcześniej niż w 2020 r.

Prototypy symulatorów szkieletowych pojazdów kolejowych

PKP CARGO S.A. stara się o dofinansowanie projektu w konkursie Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020 organizowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Cele Projektu zostaną osiągnięte poprzez wspólną – PKP CARGO S.A. oraz wybranego podwykonawcę – realizację prac badawczo-rozwojowych związanych m.in. z opracowaniem innowacyjnego oprogramowania oraz założeń konstrukcyjnych symulatorów i zakończone budową 3 różnych prototypów.

Głównymi odbiorcami i użytkownikami symulatorów kolejowych pojazdów towarowych będą maszyniści PKP CARGO S.A., którzy (zgodnie z przepisami) będą zobligowani do odbywania cyklicznych treningów przy wykorzystaniu symulatorów, kandydaci na maszynistów Spółki, maszyniści innych przewoźników w ramach usług szkoleń zewnętrznych, podmioty współpracujące w obszarze badań i rozwoju.

Centrum Naukowo-Dydaktyczne Transportu Kolejowego

PKP CARGO S.A. wraz z Politechniką Śląską utworzą Centrum Naukowo-Dydaktyczne Transportu Kolejowego w Sosnowcu Maczkach. Nowopowstała jednostka zajmie się kształceniem młodych inżynierów-specjalistów branży kolejowej. Współpraca ma uzupełnić lukę pokoleniową w zawodach związanych z kolejnictwem i zapewnić kadry wykwalifikowane w nowych technologiach - obejmuje obszary badawczy, edukacyjny i kadrowy. Działalność Centrum ma przyczynić się do wzrostu konkurencyjności przewozów szynowych w Polsce i uatrakcyjnić ofertę kształcenia na kierunku transport kolejowy.

W ramach współpracy Politechnika Śląska, oprócz roli dydaktycznej, będzie również zaangażowana wspólnie z PKP CARGO S.A. w projekty badawczo-rozwojowe, których efektem ma być wprowadzanie patentów i nowych technologii do przemysłu kolejowego. Umowa przewiduje także ofertę półrocznych staży w PKP CARGO S.A. dla najlepszych studentów Centrum. W zależności od zapotrzebowania, Spółka jest również otwarta na zatrudnianie absolwentów kierunku transport kolejowy.

Budujemy wartość polskiej gospodarki

PKP CARGO S.A. jest partnerem programu pod hasłem „Budujemy wartość polskiej gospodarki. Pracuj dla nas!”, organizowanego przez Ministerstwo Skarbu Państwa. Oznacza to, że absolwenci uczelni, którzy biorą w nim udział, mogą zdobyć płatny staż w Spółce oraz doświadczenie przy realizowanych projektach. Najlepsi mogą liczyć na ofertę zatrudnienia.

Udział w inicjatywie wpisuje się w długofalową strategię PKP CARGO S.A. zakładającą aktywne wspieranie kształcenia młodych osób oraz działalności naukowej, która przyczyni się do promocji dziedzin jakimi są kolej, transport i logistyka.

Diamenty Polskiej Infrastruktury

PKP CARGO S.A. otrzymała nagrodę w konkursie „Diamenty Polskiej Infrastruktury” w kategorii „Efektywność w zarządzaniu” za optymalizację modelu zarządzania, ograniczenie kosztów operacyjnych oraz ewolucję największego w Polsce przewoźnika kolejowego w kierunku zintegrowanego operatora logistycznego o międzynarodowym zasięgu.

Ten, który zmienia polski przemysł

PKP CARGO S.A. otrzymała nagrodę w konkursie „Tego, który zmienia polski przemysł” organizowanym przez Polskie Towarzystwo Wspierania Przedsiębiorczości. Spółka została nagrodzona za działania podjęte w 2014 r., m.in. za umiejętność budowania efektywności, poprawiania wyników mimo niesprzyjających warunków zewnętrznych oraz wprowadzenie w życie wyrazistej strategii akwizycyjnej.

7.5. Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego

Działalność PKP CARGO S.A. może powodować potencjalne szkody w środowisku związane m.in. z przewozem materiałów niebezpiecznych. Spółka jest potentatem w zużyciu energii elektrycznej dla celów trakcyjnych, dlatego też przewóz zarówno materiałów niebezpiecznych jak i zużycie energii elektrycznej są aspektami znaczącymi i podlegają corocznemu monitorowaniu. Monitorowane jest również zużycie wody, jakość odprowadzanych ścieków, gospodarowanie odpadami przemysłowymi, zużycie paliw na cele trakcyjne i grzewcze. Celem monitorowania jest nie tylko posiadanie wiedzy o wielkości oddziaływań na środowisko przez śledzenie założonych mierników, ale także poprawa wskaźników emisyjności. Corocznie poprzez wprowadzenie celów i zadań w znaczących aspektach odpowiednio do przyjętych kryteriów klasyfikacji, PKP CARGO S.A. zmniejsza oddziaływanie na środowisko.

Z tytułu należnych opłat za korzystanie ze środowiska w 2015 r. w Jednostce Dominującej została ustalona rezerwa w wysokości 1 167,7 tys. zł. Opłaty dokonywane przez PKP CARGO S.A. mają tendencję malejącą. Analizując wysokość ponoszonych opłat w porównaniu z latami ubiegłymi, spadek opłat w największej mierze został zanotowany za spalanie paliw z lokomotyw spalinowych przez zastosowanie nowych wskaźników emisyjności przy naliczaniu opłat dla wszystkich zmodernizowanych lokomotyw tj. SM42 z silnikiem C27, Kołomna i MTU (zmniejszenie dla tych serii opłaty jednostkowej w wysokości 45-60 %/tonę zużytego paliwa).

W pozostałych spółkach należących do Grupy, szacowana łączna wysokość opłat za korzystanie ze środowiska za rok 2015 wyniesie ok. 280 tys. zł. W związku z prowadzeniem działalności naprawczej taboru, Grupa zobowiązana jest uiszczać opłaty m.in. za wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza. Odbywa się ono poprzez zużycie materiałów w procesach technologicznych (głównie materiałów malarskich), spalanie paliw w kotłowniach zakładowych oraz spalanie paliw przez samochody i maszyny robocze.

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. ZSZ zapewnia realizację polityki środowiskowej i stanowi integralną część ogólnego systemu zarządzania Spółką. W procesie przeglądu środowiskowego (przeprowadzonym co roku) dokonywane jest formułowanie celów i zadań środowiskowych. Corocznie dokonuje się oceny efektów w działalności środowiskowej wg kryteriów ustalonych na podstawie:

- wymagań prawnych i decyzji,
- wyników przeglądu systemu i audytów wewnętrznych,
- danych o bieżących i wcześniejszych efektach działalności PKP CARGO S.A.

Spółka dokonuje corocznego przeglądu aspektów środowiskowych, 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 znaczących aspektów środowiskowych, posiadającą dostęp do aktualnych przepisów i instrukcji i sieci internetowej, podnosi wzrost świadomości ekologicznej pracowników

7.6. Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze

Działalność sponsoringowa oraz charytatywna PKP CARGO S.A. w 2015 r. prowadzona była zgodnie z założonymi celami biznesowymi oraz wytycznymi zawartymi w „Strategii Marki PKP CARGO na lata 2015 – 2018”. Dokument ten dokładnie wyznacza obszary aktywności sponsoringowej i społecznej. Natomiast szczegółowe zasady funkcjonowania Spółki w tych dziedzinach, określa „Regulamin finansowania przedsięwzięć społecznych w formie darowizny i sponsoringu przez PKP CARGO S.A.”. Celem wprowadzenia niniejszego regulaminu było zapewnienie jednolitego trybu postępowania przy rozpatrywaniu próśb o darowiznę i ofert o podjęcie działań sponsoringowych oraz zapewnienie sprawnego przepływu informacji w tym obszarze w Spółce. Regulamin wprowadził przejrzyste zasady postępowania związanego z realizacją działań społecznie użytecznych poprzez przekazywane darowizny przez PKP CARGO S.A. oraz określa tryb postępowania przy opiniowaniu ofert o sponsoring, podejmowaniu decyzji w tym obszarze, zawieraniu umów i nadzoru nad realizacją działań sponsoringowych.

W Spółce działa Komisja ds. Sponsoringu i Darowizn, będąca organem konsultacyjnym i opiniotwórczym, wspierającym proces podejmowania decyzji w sprawie udzielania wsparcia finansowego.

Komórką organizacyjną właściwą ds. koordynacji zadań z zakresu udzielania darowizn i podejmowania działalności sponsoringowej w PKP CARGO S.A. było Biuro Marketingu.

Sponsoring

PKP CARGO S.A. w 2015 r. prowadziło działalność sponsoringową w następujących obszarach:

Innowacyjne projekty na rzecz rozwoju branży TSL

Z inicjatywy PKP CARGO, w 2015 r. zorganizowano w Katowicach, unikatowe w skali międzynarodowej forum dialogu oraz wymiany doświadczeń sektora logistycznego w Europie Środkowo-Wschodniej - Europejski Kongres Logistyczny ONECARGO, największe międzynarodowe spotkanie branży logistycznej, forum wymiany opinii i doświadczeń, które wytycza kierunki dyskusji na temat branży TSL w Europie. W pierwszej edycji Kongresu ONECARGO wzięło udział ok 1500 gości, w tym eksperci międzynarodowej branży TSL, przedstawiciele samorządu oraz krajowej i europejskiej administracji oraz osoby odpowiedzialne za strategię wiodących firm reprezentujących główne gałęzie branży logistycznej z Polski i Europy.

Podczas dwudniowego spotkania zaprezentowane zostały światowe doświadczenia i rozwiązania liderów sektora logistycznego. Tematyka Kongresu obejmowała szerokie spektrum zagadnień związanych z transportem oraz infrastrukturą, takich jak: polityka Unii Europejskiej a rozwój logistyki, wyzwania dla branży transportowej w perspektywie 2020 r., szanse polskich firm na konkurencyjnym rynku europejskim, kierunki inwestycji drogowych i portowych czy współpraca środowiska naukowego ze światem biznesu.

Współpraca z uczelniami i ośrodkami naukowymi

Współpraca z SGH w Warszawie w ramach Klubu Partnerów SGH - współtworzenie programów dydaktycznych, przeprowadzanie na terenie Uczelni akcji informacyjno-promocyjnych oraz rekrutacji. Partnerstwo z SGH to przede wszystkim wymiana doświadczeń i informacji;

Dodatkowo PKP CARGO S.A. współpracowało przy organizacji konferencji naukowych z Uniwersytetem Ekonomicznym w Katowicach oraz Uniwersytetem Ekonomicznym w Krakowie.

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. W 2015 r. PKP CARGO S.A. współpracowało z akademiami szkoleniowymi klubów piłkarskich: Akademia Piłkarska Legii Warszawa, KS Drukarz Warszawa, Akademia Piłkarska GKS Katowice, Akademia Piłkarska Zagłębia Sosnowiec, Akademia Piłkarska Jagiellonii Białystok.

Kultura

Wspierając działania kulturalne, PKP CARGO S.A. komunikuje swą kluczową rolę w życiu publicznym. PKP CARGO S.A. jest Partnerem Strategicznym Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia w Katowicach. NOSPR jest jednostką elitarną,

zasłużoną dla polskiej kultury, znaną na świecie, aktywną koncertowo, otwartą na współpracę i innowacyjne pomysły. Narodowa Orkiestra Symfoniczna Polskiego Radia w Katowicach pełni rolę ambasadora kulturalnego reprezentującego Polskę na międzynarodowej scenie artystycznej oraz stanowi integralny element strategii i polityki kulturalnej regionu Śląska, znacząco przyczyniając się do jego rozwoju społecznego. Obecność marki PKP CARGO w obszarze kultury wysokiej, przynosi korzyści wizerunkowe i relacyjne, a także transfer wartości takich jak wysoka jakość, perfekcja, innowacyjność.

Działalność charytatywna

W ramach podejmowanych inicjatyw charytatywnych PKP CARGO S.A. angażuje środki finansowe, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów, gdzie mieszczą się siedziby spółek zależnych wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO, prowadzona jest działalność spółek, jak również ich najbliższego sąsiedztwa. Działania w przedmiotowym obszarze koncentrują się na projektach prospołecznych spójnych z misją i strategią rozwoju Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz wartościami reprezentowanymi przez markę PKP CARGO.

W zakresie pomocy potrzebującym i wyrównywania różnic społecznych w 2015 r. PKP CARGO S.A. współpracował w szczególności z organizacjami wspierającymi powrót do zdrowia chorych dzieci m. in. Fundacją Dzieciom "Zdażyć z pomocą", Fundacją na Rzecz Pomocy Dzieciom z Grodzieńszczyzny, Stowarzyszeniem Rodzin na Rzecz Osób z Niedosłuchem.

Wspólnie z „Fundacją DKMS Baza Dawców Komórek Macierzystych” został zrealizowany projekt mający na celu propagowanie dawstwa i zarejestrowanie potencjalnych dawców komórek macierzystych wśród pracowników Spółki.

Działalność społeczna PKP CARGO S.A. to również dbałość o dziedzictwo narodowe w obszarze historii kolejnictwa. W 2015 r. Spółka sfinansowała działalność dwóch Skansenów Taboru Kolejowego w Wolsztynie i Chabówce. W ramach propagowania wiedzy o kolejnictwie został zrealizowany program „Lato z parowozami”, projekt skierowany głównie do dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym, mającym na celu zainteresowanie najmłodszych kolejją, a w szczególności ich historią.

W projekcie wykorzystujemy miejsca – Parowozownię Wolsztyn i Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce, w których dzieci poprzez zabawę zapoznają się bliżej z dziedzictwem historycznym kolei.

Dbłość o dziedzictwo historyczno-kulturowe i tradycję kolejnictwa jest ważnym elementem odpowiedzialności społecznej. Firma jest wielopokoleniowa, pracują 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 jako mecenasa historii kolejnictwa, współtworzącego historię.

7.7. Informacja o wynagrodzeniach osób zarządzających i nadzorujących Jednostkę Dominującą oraz kluczowych menadżerów

7.7.1. Ogólna informacja na temat przyjętego w Jednostce Dominującej systemu wynagrodzeń

W Spółce istnieje polityka wynagrodzeń, jednak nie jest ona sformułowana w jednym dokumencie przyjętym przez Spółkę, lecz wynika z kilku dokumentów dotyczących wynagradzania członków organów Spółki oraz kluczowych menadżerów. W 2015 r. zasady wynagradzania członków Zarządu oraz Rady Nadzorczej Spółki określały m. in. następujące dokumenty korporacyjne:

Wynagrodzenie członków Rady Nadzorczej Spółki:

- a. Uchwała Nr. 5/2014 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 30 lipca 2014 r. w sprawie ustalenia wysokości wynagrodzenia członków Rady Nadzorczej Spółki.

Wynagrodzenie członków Zarządu Spółki:

- a. §12 ust. 2 pkt 3) Statutu Spółki, zgodnie z którym tak długo, jak długo udział PKP S.A. wynosi ponad 50% kapitału zakładowego Spółki, oraz tak długo, jak wymagają tego bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa ustalenie wynagrodzenia członków Zarządu należy do kompetencji Walnego Zgromadzenia;
- b. Uchwała Nr. 3/2014 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 26 marca 2014 r. w sprawie określenia zasad i wysokości wynagrodzenia Prezesa Zarządu oraz Członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz ustalenia zakazu prowadzenia przez nich działalności konkurencyjnej – w odniesieniu do wynagrodzenia członków Zarządu powołanych przed dniem 18 czerwca 2014 r. tj. dniem w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym PKP CARGO S.A. spadł poniżej 50% oraz tylko w takim zakresie, w jakim postanowienia ww. uchwały nie zostały zmienione przez Radę Nadzorczą po dniu 18 czerwca 2014 r.;

- c. Uchwały Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 9 marca 2015 r. w sprawie wyznaczenia celów dla Prezesa oraz Członków Zarządu Spółki do realizacji w 2015 r.;
- d. Uchwały Rady Nadzorczej z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie aneksu do umowy o świadczenie usług w zakresie zarządzania zawartej z Prezesem Zarządu oraz członkami Zarządu Spółki;
- e. Uchwała Rady Nadzorczej z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie upoważnienia Przewodniczącego Rady Nadzorczej Spółki do zawarcia w trybie art. 379 § 1 ksh w imieniu Rady Nadzorczej Spółki umowy o pracę w zakresie pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO.

W roku 2015 r. wynagrodzenie kluczowych menadżerów takich jak dyrektorzy zarządzający Spółki było określone w uchwałach Zarządu Spółki nr 498/2012 z dnia 20 listopada 2012 r. oraz nr 58/2015 z dnia 10 lutego 2015 r., zgodnie z którymi maksymalne wynagrodzenie dla stanowiska Dyrektor Zarządzający wynosi 9,4 przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w IV kwartale 2011 r.

Dyrektorzy Zarządzający podlegają również programowi Zarządzanie Przez Cele - Uchwała nr 266/215 z dnia 03 lipca 2015 r.

7.7.2. Wartość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu i Rady Nadzorczej

W tabeli poniżej przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2015 r.

Tabela 27 Wydatki z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2015 r. (zł)

Nazwisko i imię	Stale składniki wynagrodzenia	Zmienne składniki wynagrodzenia	Spółki zależne	Razem	Okres obejmujący wynagrodzenie	
					od	do
Obecni członkowie Zarządu						
Maciej Libiszewski	18 286	-	-	18 286	18.12.2015 r.	31.12.2015 r.
Dariusz Browarek	670 341	252 852	-	923 194	01.01.2015 r.	31.12.2015 r.
Byli członkowie Zarządu						
Adam Purwin	746 953	627 869	150 740	1 525 562	01.01.2015 r.	14.12.2015 r.
Wojciech Derda	545 746	188 530	70 310	804 586	01.01.2015 r.	31.12.2015 r.
Łukasz Hadyś	670 313	217 733	20 155	908 201	01.01.2015 r.	31.12.2015 r.
Jacek Neska	670 308	220 920	136 716	1 027 944	01.01.2015 r.	31.12.2015 r.
Łukasz Boroń	-	68 708	-	68 708	01.01.2015 r.	18.02.2015 r.
Sylwester Sigiel	255 069	-	-	255 069	01.01.2015 r.	26.07.2015 r.

Źródło: Opracowanie własne

Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe byłych członków Zarządu zatrudnionych na podstawie umowy o świadczenie usług obejmują odprawy, premie, odszkodowania z umów o zakazie konkurencji, wynagrodzenia za niewykorzystane urlopy, inne dochody opodatkowane i oskładkowane. Ponadto członkom Zarządu przysługiwało prawo do korzystania z pozostawionych do ich dyspozycji przez Spółkę: powierzchni biurowej z wyposażeniem, w tym przenośnego komputera osobistego z bezprzewodowym dostępem do sieci Internet, środków łączności, w tym telefonu komórkowego oraz telefonu stacjonarnego, a także samochodu służbowego. Członkowie Zarządu mieli prawo do uczestnictwa w konferencjach, seminariach lub spotkaniach o charakterze biznesowym korzystnych dla Spółki oraz odbywania, z nimi związanych, podróży zagranicznych i krajowych na koszt Spółki, w tym w szczególności do zwrotu kosztów transportu, noclegów i pobytu.

Natomiast, członkowie Zarządu zatrudnieni na podstawie umowy o pracę mieli zapewnione przez Spółkę środki materialne i środki łączności niezbędne do wykonywania pracy.

Kluczowym menedżerom, takim jak dyrektorzy zarządzający przysługiwał dostęp do ubezpieczenia medycznego oferowanego dla pracowników Spółki oraz prawo do użytkowania samochodu służbowego na ogólnych zasadach obowiązujących w Spółce.

Zmienne składniki wynagrodzenia dla członków Zarządu Spółki wynikają z Programu Zarządzania przez Cele (ZPC) przyjętego do stosowania na mocy uchwał Rady Nadzorczej Spółki.

Prezes wraz z pozostałymi członkami Zarządu otrzymali cele do realizacji w następujących obszarach:

1. Wyniki finansowe - w tym rentowność kapitałów własnych oraz EBITDA
2. Przewozy - utrzymanie udziału w krajowym rynku przewozów, przewozy intermodalne
3. Zasoby ludzkie - poprawa efektywności wykorzystania zasobów ludzkich
4. Procesy wewnętrzne - synergia AWT, informatyzacja procesu przewozowego, optymalizacja kosztów Punktów Utrzymania Taboru, polityka IT Governance, maksymalizacja wykorzystania Grupy Zakupowej
5. Strategia - Strategia Grupy PKP Cargo

Wszystkie cele są ściśle powiązane z wytyczoną strategią PKP CARGO S.A. na najbliższe lata i uzależniają poziom wynagrodzenia członków Zarządu od rzeczywistej sytuacji finansowej Spółki i stabilności jej funkcjonowania.

Dyrektorzy zarządzający otrzymali do realizacji cele z następujących obszarów:

1. Cele ogólnofirmowe - EBITDA oraz utrzymanie udziału w krajowym rynku przewozów
2. Cele indywidualne - każdy z uczestników otrzymał od 3 do 7 celów indywidualnych ze swojego obszaru

Cele posiadają doprecyzowany miernik, wagę celu, trzy akceptowalne poziomy realizacji oraz termin realizacji celu. Pozwala to w bardzo przejrzysty sposób ocenić wykonanie wszystkich celów poprzez rozliczenie poziomu ich realizacji celów aż do naliczenia wysokości ewentualnej premii dla każdego uczestnika programu ZPC.

W poniższej tabeli przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej Spółki w 2015 r. W zestawieniu ujęto wyłącznie wynagrodzenia z tytułu pełnienia funkcji Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Tabela 28 Koszty z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2015 r. (zł)

Nazwisko i imię	w przedsiębiorstwie emitenta 2015 r.
Obecni członkowie Rady Nadzorczej	
Kazimierz Jamrozik	117 701
Stanisław Knaflewski	117 701
Raimondo Eggink	88 276
Mirosław Pawłowski	5 543
Jerzy Kleniewski	4 577
Andrzej Wach	4 577
Czesław Warszewicz	4 577
Małgorzata Kryszkiewicz	4 577
Byli członkowie Rady Nadzorczej	
Jakub Karnowski	137 386
Piotr Ciżkowicz	113 451
Krzysztof Czarnota	87 949
Marek Podskalny	87 949
Konrad Anuszkiewicz	113 451
Paweł Ruka	24 521
Jarosław Pawłowski	9 808
Jacek Leonkiewicz	113 451
Sławomir Baniak	113 451
Zbigniew Klepacki	39 234
Jarosław Bator	30 079
Maciej Libiszewski	327

Źródło: Opracowanie własne

7.7.3. Umowy zawarte między PKP CARGO S.A. a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w określonych przypadkach

Członkowie Zarządu PKP CARGO S.A. zatrudnieni są na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie zarządzania (tzw. kontrakt menedżerski) lub umowy o pracę. Zasady określające rekompensatę w przypadku rezygnacji bądź zwolnienia z zajmowanego stanowiska bez ważnej przyczyny określa kontrakt menedżerski Członka Zarządu lub jego umowa o pracę oraz przepisy prawa pracy.

W 2015 r. członkom Zarządu zatrudnionym na podstawie umowy o świadczenie usług przysługiwały odprawy z tytułu rozwiązania umowy w postaci wynagrodzenia dodatkowego w wysokości trzy krotności miesięcznego stałego wynagrodzenia podstawowego. Wysokość odpraw członków Zarządu zatrudnionych na podstawie umowy o pracę jest ustalana na podstawie kodeksu pracy i innych ustaw.

Ponadto w okresie 12 miesięcy po rozwiązaniu umowy członkom Zarządu, zatrudnionym na podstawie umowy o świadczenie usług, przysługiwały wynagrodzenia z tytułu zakazu konkurencji w wysokości 100% kwoty stałego miesięcznego wynagrodzenia. Członkom Zarządu zatrudnionym na podstawie umowy o pracę nie przysługuje wynagrodzenie z tego tytułu.

7.7.4. Wskazanie istotnych zmian, które w ciągu ostatniego roku obrotowego nastąpiły w polityce wynagrodzeń, lub informację o ich braku

W 2015 r. nie miały miejsca istotne zmiany w polityce wynagrodzeń Spółki.

7.7.5. Ocena funkcjonowania polityki wynagrodzeń z punktu widzenia realizacji jej celów, w szczególności długoterminowego wzrostu wartości dla akcjonariuszy i stabilności funkcjonowania przedsiębiorstwa

Wyodrębnienie zmiennego składnika wynagrodzenia w oparciu o zasady wprowadzone Programem Zarządzania przez Cele dla pracowników zajmujących stanowiska kierownicze w Spółce pozwala bezpośrednio uzależnić poziom realizacji strategicznych celów przedsiębiorstwa z realizacją indywidualnych celów wyznaczonych poszczególnym pracownikom na dany rok.

Wyznaczone cele w ramach ZPC na dany rok kalendarzowy podlegają weryfikacji, przeglądowi w ciągu roku a następnie ocenie ich realizacji. Ostateczna ocena realizacji celów ZPC i ew. wypłata środków uzależniona jest od oceny przez Radę Nadzorczą sprawozdania finansowego Spółki.

7.8. Informacje dotyczące sprawozdania finansowego

7.8.1. Informacje o umowie zawartej z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdania finansowego

Uchwałą 1272/2013 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 17 grudnia 2013 r. dokonano wyboru Spółki KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa (zwaną dalej „KPMG”) z siedzibą w Warszawie, prowadzonej pod numerem 3546 jako podmiotu uprawnionego do badania jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2013 do 2015.

Umowa o badanie informacji finansowych z KPMG została zawarta w dniu 31 stycznia 2014 r. i obejmuje badanie jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2013 - 2015. Umowa o przegląd śródrocznego jednostkowego oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego za I półrocze 2014 r. oraz za I półrocze 2015 r. została zawarta z KPMG w dniu 8 maja 2014 roku.

Badania sprawozdań finansowych pozostałych spółek z Grupy PKP CARGO zostały przeprowadzone przez KPMG Audyt oraz inne podmioty uprawnione.

Łączne wynagrodzenie podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych, wypłacone lub należne za rok obrotowy wynosi odpowiednio:

Tabela 29 Łączne wynagrodzenia podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych (zł netto)

Wyszczególnienie	Rok zakończony 31 grudnia 2015	Rok zakończony 31 grudnia 2014
Obowiązkowe badanie sprawozdania finansowego	129 200	129 200
Obowiązkowe badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego	24 500	9 500
Obowiązkowe badanie jednostkowych sprawozdań finansowych spółek zależnych	1 118 994*	178 950
Inne usługi poświadczające	345 911**	97 250
Pozostałe usługi	55 500	58 300
Usługi doradztwa księgowego	185 840	0
Usługi doradztwa podatkowego	0	0
RAZEM	1 859 945	473 200

Zródło: Opracowanie własne

* w tym dot. Grupy AWT 947 572 zł

** w tym dot. Grupy AWT 201 961 zł

7.8.2. Zasady sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego

Skonsolidowane Sprawozdanie finansowe Grupy PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2015 r. zostało sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej (MSSF) wydanymi przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości i zatwierdzonymi przez Unię Europejską.

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy PKP CARGO zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności spółek Grupy w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego nie stwierdzono istnienia okoliczności wskazujących na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez spółki Grupy Kapitałowej przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

W roku obrotowym zakończonym dnia 31 grudnia 2015 r. nastąpiły zmiany Polityki Rachunkowości Grupy PKP CARGO, które zostały opisane w dodatkowych informacjach do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2015 r.

7.8.3. Opis nietypowych pozycji w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO

Nietypową pozycję w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym stanowiło zobowiązanie z tytułu sprzedaży opcji „put” pakietu mniejszościowego udziałów w Advanced World Transport B.V. (zwanej dalej AWT B.V.) w kwocie 155 198 167 zł prezentowane w ramach pozycji pozostałych długoterminowych zobowiązań finansowych.

Szczegóły ujęcia zobowiązania z tytułu sprzedaży opcji „put” pakietu mniejszościowego udziałów w AWT B.V. opisane są w nodzie nr 6 w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy.

7.8.4. Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Istotne pozycje pozabilansowe zostały opisane w nodzie nr 35 oraz 38 w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy. Dodatkowo w nodzie nr 37 zostały opisane warunkowe umowy nabycia aktywów przez spółki Grupy PKP CARGO.

8. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego

8.1. Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst t 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 2015 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 2015 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 Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. 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 z 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.

8.2. Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia

W 2015 r. Spółka przestrzegała wszystkich zasad ładu korporacyjnego wyrażonych w dokumencie Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW z wyłączeniem zasad zawartych w:

Rozdział I Rekomendacja 5 Dobrych Praktyk dotycząca polityki wynagrodzeń oraz zasad jej ustalania

W Spółce istnieje polityka wynagrodzeń, jednak nie jest ona sformułowana w jednym dokumencie przyjętym przez Spółkę lecz wynika z kilku dokumentów dotyczących wynagradzania członków organów Spółki. W 2015 r. zasady wynagradzania członków Zarządu oraz Rady Nadzorczej Spółki określały m.in. następujące dokumenty korporacyjne:

1. Wynagrodzenie członków Rady Nadzorczej Spółki:

- a. Uchwała nr 5/2014 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 30 lipca 2014 r. w sprawie ustalenia wysokości wynagrodzenia członków Rady Nadzorczej Spółki.

2. Wynagrodzenie członków Zarządu Spółki:

- a. §12 ust. 2 pkt 3) Statutu Spółki, zgodnie z którym tak długo, jak udział PKP S.A. wynosi ponad 50% kapitału zakładowego Spółki, oraz tak długo, jak wymagają tego bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa ustalenie wynagrodzenia członków Zarządu należy do kompetencji Walnego Zgromadzenia;
- b. Uchwała nr 3/2014 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 26 marca 2014 r. w sprawie określenia zasad i wysokości wynagrodzenia Prezesa Zarządu oraz Członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz ustalenia zakazu prowadzenia przez nich działalności konkurencyjnej – w odniesieniu do wynagrodzenia członków Zarządu powołanych przed dniem 18 czerwca 2014 r. tj. dniem w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym PKP CARGO S.A. spadł poniżej 50% oraz tylko w takim zakresie, w jakim postanowienia ww. uchwały nie zostały zmienione przez Radę Nadzorczą po dniu 18 czerwca 2014 r.;
- c. Uchwały Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 9 marca 2015 r. w sprawie wyznaczenia celów dla Prezesa oraz Członków Zarządu Spółki do realizacji w 2015 r.;
- d. Uchwały Rady Nadzorczej z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie aneksu do umowy o świadczenie usług w zakresie zarządzania zawartej z Prezesem Zarządu oraz członkami Zarządu Spółki;

- e. Uchwała Rady Nadzorczej z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie upoważnienia Przewodniczącego Rady Nadzorczej Spółki do zawarcia w trybie art. 379 § 1 ksh w imieniu Rady Nadzorczej Spółki umowy o pracę w zakresie pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO.

W 2015 r. polityka wynagrodzeń członków organów zarządzających i nadzorczych Spółki nie zawierała wszystkich elementów wymienionych w zaleceniu Komisji Europejskiej z dnia 14 grudnia 2004 roku w sprawie wspierania odpowiedniego systemu wynagrodzeń dyrektorów spółek notowanych na giełdzie (2004/913/WE), uzupełnionym o zalecenie Komisji Europejskiej z dnia 30 kwietnia 2009 roku (2009/385/WE). W szczególności, Spółka nie zamieściła deklaracji ujawniającej politykę wynagrodzeń na korporacyjnej stronie internetowej.

Szczegóły dot. stosowanej przez Jednostkę Dominującą polityki wynagrodzeń opisano w rozdziale 7.7.

Zgodnie z § 91 ust. 6 pkt 17) 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 (Dz. U. 2014, poz. 133), Spółka publikuje corocznie w raporcie rocznym informacje o wartości wynagrodzeń, nagród lub korzyści odrębnie dla każdej z osób zarządzających i nadzorujących Spółki.

Rozdział I Rekomendacja 9 Dobrych Praktyk dotycząca zrównoważonego udziału kobiet w wykonywaniu funkcji zarządu i nadzoru

W 2015 r. Spółka nie zapewniała zrównoważonego udziału kobiet i mężczyzn w Zarządzie i Radzie Nadzorczej. Spółka wyraża poparcie dla powyższej rekomendacji, jednakże decyzja o składzie Rady Nadzorczej podejmowana jest przez akcjonariuszy Spółki na Walnym Zgromadzeniu, zaś skład Zarządu powoływany jest według zasad określonych w statucie Spółki. 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.

Rozdział II Rekomendacja 1.9 a) Dobrych Praktyk dotycząca zamieszczania na korporacyjnej stronie internetowej zapisu przebiegu obrad walnego zgromadzenia w formie audio lub video

W ocenie Zarządu Spółki niestosowanie zasady, dotyczącej zamieszczania przez Spółkę na korporacyjnej stronie internetowej zapisu przebiegu obrad walnego zgromadzenia w formie audio lub video nie wpływa na rzetelność polityki informacyjnej Spółki ani kompletność istotnych informacji przekazywanych przez Spółkę Akcjonariuszom.

Rozdział IV Rekomendacja 10 Dobrych Praktyk dotycząca zapewnienia akcjonariuszom możliwości udziału w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej

Decyzja o niestosowaniu zasady, zgodnie z którą Spółka powinna między innymi zapewnić dwustronną komunikację w czasie rzeczywistym, w ramach której akcjonariusze mogą wypowiadać się w toku obrad walnego zgromadzenia przebywając w innym miejscu niż miejsce obrad, została podjęta z uwagi na ryzyka natury prawnej i organizacyjno - technicznej, mogące zagrażać prawidłowemu przebiegowi walnego zgromadzenia przy zapewnieniu akcjonariuszom takiego sposobu komunikacji.

W opinii Zarządu Spółki, aktualnie obowiązujące w Spółce zasady udziału w walnych zgromadzeniach umożliwiają akcjonariuszom efektywną realizację wszelkich praw z akcji i zabezpieczają interesy wszystkich akcjonariuszy.

- 8.3. 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 zasadami rachunkowości w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską. 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 MSSF przygotowanych przez Spółki zależne na potrzeby skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO. Spółki zależne przygotowują pakiety sprawozdawcze MSSF uwzględniając różnice między Polskimi Zasadami Rachunkowości a MSSF.

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. PKP Cargo S.A. 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 należytą ochronę i archiwizację ksiąg rachunkowych.

Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych

W Jednostce dominującej 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 MSSF są podpisywane przez Zarządy Spółek zależnych, natomiast skonsolidowane sprawozdania finansowe MSSF 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 końcoworoczne 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.

8.4. 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 30 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2014 r.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZA
PKP S.A.(1)	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE (2)	4 738 369	10,58%	4 738 369	10,58%
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%
EBOiR (5)	2 286 008	5,10%	2 286 008	5,10%
Pozostali akcjonariusze	18 259 967	40,78%	18 259 967	40,78%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

Źródło: Opracowanie własne

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

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłany m przez akcjonariusza w dniu 30.06.2014 r., od dnia 20.07.2015 r. nastąpiła zmiana nazwy ING OFE na Nationale-Nederlanden OFE

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłany m przez akcjonariusza w dniu 18.06.2014 r.

(4) Zgodnie z zawiadomieniem przesłany m przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

(5) Zgodnie z zawiadomieniem przesłany m przez akcjonariusza w dniu 05.11.2013 r.

W dniu 17 lutego 2015 r. Zarząd Spółki otrzymał zawiadomienie przesłane przez Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju z siedzibą w Londynie, iż w wyniku zbycia akcji Spółki w transakcji pakietowej zawartej na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie w dniu 11 lutego 2015 r., rozliczonej w dniu 13 lutego 2015 r., EBOiR zmniejszył swój udział poniżej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki. Po transakcji EBOiR nie posiadał żadnych akcji Spółki.

W dniu 12 listopada 2015 r. Zarząd Spółki otrzymał zawiadomienie od Nationale-Nederlanden PTE S.A. o zwiększeniu przez Nationale-Nederlanden OFE („Fundusz”), w wyniku nabycia akcji Spółki w transakcjach na GPW w Warszawie, rozliczonych w dniu 5 listopada 2015 r., stanu posiadania akcji Spółki o co najmniej 2% głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki.

W zawiadomieniu wskazano, że (i) przed nabyciem akcji Fundusz posiadał 5 620 103 akcje Spółki, stanowiących 12,55% kapitału zakładowego Spółki i był uprawniony do 5 620 103 głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki, co stanowiło 12,55% ogólnej liczby głosów oraz, że (ii) w dniu 12 listopada 2015 r. na rachunku papierów wartościowych Funduszu znajduje się 5 771 555 akcji, stanowiących 12,89% kapitału zakładowego Spółki oraz uprawniających do 5 771 555 głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki, co stanowi 12,89% ogólnej liczby głosów.

Tabela 31 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2015 r.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZA
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.; od dnia 20.07.2015 r. nastąpiła zmiana nazwy ING OFE na Nationale-Nederl

(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 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.

Tabela 32 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień przekazania raportu

Akcjonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZA
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%
AVIVA OFE (3)	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	21 892 797	48,88%	21 892 797	48,88%
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.; od dnia 20.07.2015 r. nastąpiła zmiana nazwy ING OFE na Nationale-Nederl

(3) 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 33 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

8.5. 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.

8.6. 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 lub spółdzielni zależnej Spółki, 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. Statut ogranicza prawa głosu akcjonariuszy (działających indywidualnie lub łącznie, jako akcjonariusze będący podmiotami dominującymi albo zależnymi) dysponujących powyżej 10% ogółu głosów na Walnym Zgromadzeniu i zakazuje wykonywania przez takich akcjonariuszy ponad 10% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, przy czym powyższe ograniczenie nie dotyczy akcjonariuszy, którzy w dniu powzięcia uchwały Walnego Zgromadzenia wprowadzającego takie ograniczenie są uprawnieni do wykonywania prawa głosu (także 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.

Akcjonariusz Spółki nie może ani osobiście, ani przez pełnomocnika, ani jako pełnomocnik innej osoby, głosować przy powzięciu uchwał dotyczących jego odpowiedzialności wobec Spółki z jakiegokolwiek tytułu, w tym udzielenia absolutorium, zwolnienia z zobowiązania wobec Spółki oraz sporu pomiędzy nim a Spółką. Ograniczenie powyższe nie dotyczy głosowania przez akcjonariusza Spółki, jako pełnomocnika innego akcjonariusza przy powzięciu uchwał dotyczących swojej osoby, o których mowa powyżej.

8.7. 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 Spółek 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 ograniczenia 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 okaziciel a.

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.

8.8. Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień

Powoływanie Członków Zarządu

W skład Zarządu 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.

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 magisterskie lub równorzędne, co najmniej 5-letni staż pracy w Grupie PKP oraz być niekaranym. 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.

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 wykonuje się w drodze doręczenia Przewodniczącemu Rady Nadzorczej pisemnego oświadczenia.

Mandaty Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu wygasają z dniem odbycia Walnego Zgromadzenia, zatwierdzającego sprawozdanie finansowe i sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki za ostatni pełny rok obrotowy kadencji. Prezes Zarządu i pozostali Członkowie Zarządu mogą złożyć pisemną rezygnację z pełnionej funkcji, składając ją Spółce i przekazując do wiadomości Rady Nadzorczej.

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.

8.9. Zasady zmiany statutu lub umow spółki PKP CARGO S.A.

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 uprawnoczeniu się postanowienia sądu o rejestracji zmian Statutu Spółki, do ustalenia jednolitego tekstu Statutu Spółki.

Zmiany wprowadzone do Statutu w 2015 r.:

- W dniu 13 kwietnia 2015 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę nr 3/2015 w sprawie zmian Statutu Spółki. Zmiany zawarte w uchwale dotyczyły zakresu przedmiotu działalności Spółki. Wprowadzone zmiany zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy. Na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 Statutu PKP CARGO S.A. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A. Uchwałą nr 1424/V/2015 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 30 kwietnia 2015 r.
- W dniu 13 kwietnia 2015 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę nr 4/2015 w sprawie zmian Statutu Spółki. Zmiany zawarte w uchwale dotyczyły wykreślenia ust. 5 dot. akcji serii B. Wprowadzone zmiany zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy. Na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 Statutu PKP CARGO S.A. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A. Uchwałą nr 1424/V/2015 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 30 kwietnia 2015 r.
- W dniu 13 kwietnia 2015 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę nr 5/2015 w sprawie zmian Statutu Spółki. Zmiany zawarte w uchwale dotyczyły przyjęcia nowego brzmienia § 7 w zakresie kapitału zapasowego i rezerwowego. Wprowadzone zmiany zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy. Na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 Statutu PKP CARGO S.A. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A. Uchwałą nr 1424/V/2015 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 30 kwietnia 2015 r.
- W dniu 20 lipca 2015 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę nr 9/2015 w sprawie zmian Statutu Spółki. Zmiana zawarta w uchwale dotyczyła Komitetu Audytu. Wprowadzone zmiany zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy. Na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 Statutu PKP CARGO S.A. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A. Uchwałą nr 1468/V/2015 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 29 października 2015 r.
- W dniu 29 września 2015 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę nr 11/2015 w sprawie zmian Statutu Spółki. Zmiana zawarta w uchwale dotyczyła zmian w PKD. Wprowadzone zmiany zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy. Na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 Statutu PKP CARGO S.A. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A. Uchwałą nr 1468/V/2015 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 29 października 2015 r.
- W dniu 29 września 2015 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę nr 14/2015 w sprawie zmian Statutu Spółki. Zmiana zawarta w uchwale dotyczyła zmian w zakresie zmian zapisów dot. kompetencji kandydatów na Członków Zarządu Spółki. Wprowadzone zmiany zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy. Na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 Statutu PKP CARGO S.A. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A. Uchwałą nr 1468/V/2015 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 29 października 2015 r.
- W dniu 29 września 2015 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę nr 15/2015 w sprawie zmian Statutu Spółki. Zmiany zawarte w uchwale dotyczyły Rady Nadzorczej. Wprowadzone zmiany zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy. Na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 Statutu PKP CARGO S.A. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A. Uchwałą nr 1468/V/2015 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 29 października 2015 r.

8.10. 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.

8.11. 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 SPÓŁKI

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 1468/V/2015 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 29 października 2015 r.;
- 4) Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 222/2015 r. Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 czerwca 2015 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.

Poniższa tabela prezentuje skład osobowy Zarządu, stan na dzień przekazania raportu.

Tabela 34 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2015 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Maciej Libiszewski	p.o. Prezesa Zarządu (oddelegowany Członek Rady Nadzorczej)	18.12.2015 r.	19.01.2016 r.
	Prezes Zarządu	19.01.2016 r.	nadal
Adam Purwin	Prezes Zarządu	06.02.2014 r.	14.12.2015 r. (rezygnacja)
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)
Dariusz Browarek	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników w Zarządzie Spółki	24.04.2014 r.	nadal
Łukasz Hadyś	Członek Zarządu ds. Finansowych	12.05.2014 r.	24.02.2016 r. (rezygnacja)

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 14 grudnia 2015 r. z pełnienia funkcji Prezesa Zarządu zrezygnował Pan Adam Purwin.

W dniu 18 grudnia 2015 r. Uchwałą nr 1494/V/2015 rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. został oddelegowany Członek rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Pan Maciej Libiszewski do czasowego wykonywania czynności Członka Zarządu PKP CARGO S.A. wraz z powierzeniem pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

W dniu 11 stycznia 2016 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę nr 1509/V/2016 r. 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 Pana Macieja Libiszewskiego na stanowisko Prezesa PKP CARGO S.A.

W dniu 8 lutego 2016 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę nr 1514/V/2016 dot. wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska Członka Zarządu ds. Finansowych, Członka Zarządu ds. Handlowych, Członka Zarządu ds. Operacyjnych

W dniu 24 lutego 2016 r. Pan Łukasz Hadyś – Członek Zarządu ds. Finansowych, Pan Jacek Neska – Członek Zarządu ds. Handlowych i Pan Wojciech Derda – Członek Zarządu ds. Operacyjnych złożyli rezygnację z członkostwa w Zarządzie PKP CARGO S.A. Złożone rezygnacje wywołały skutek natychmiastowy.

Wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez członków Zarządu w 2015 r. przedstawiał 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.

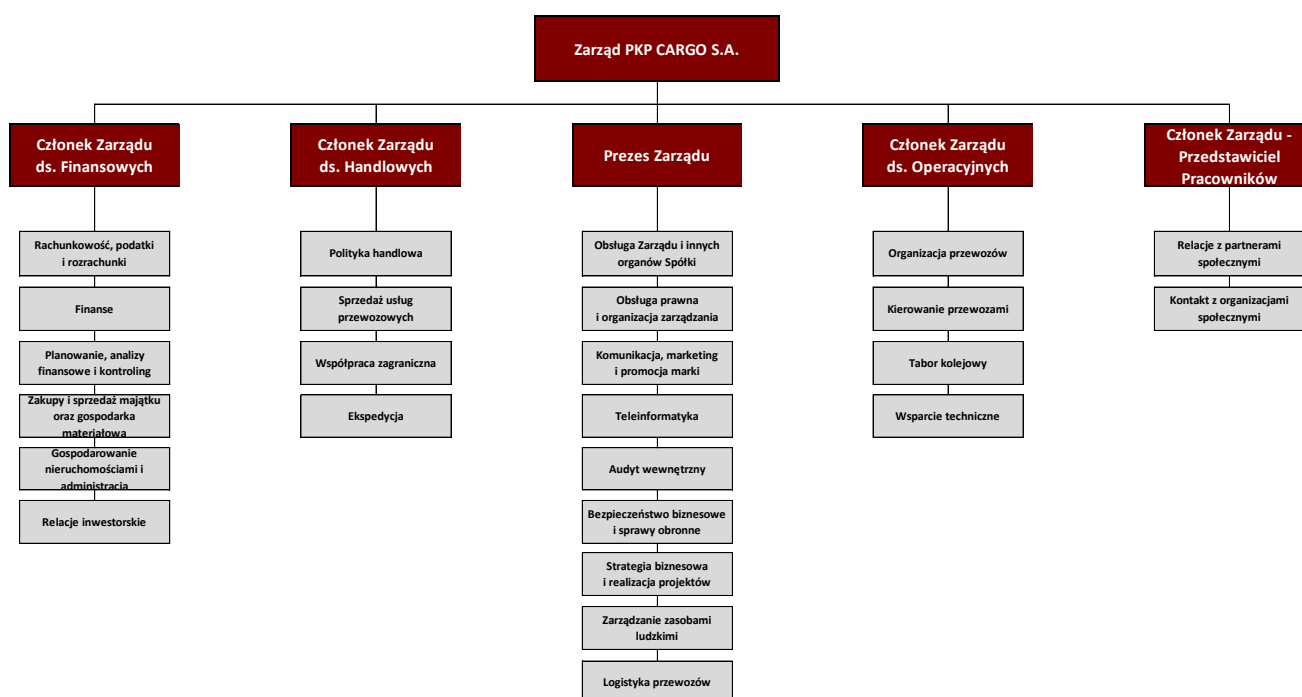
- 2) Członek Zarządu ds. Finansowych – do zakresu działania Członka Zarządu ds. Finansowych należy dbanie o racjonalne gospodarowanie zasobami Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- 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 nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, zgodnie z kompetencjami ustalonymi odrębną uchwałą Zarządu w zakresie:
- kierowania przewozami,
 - organizacji przewozów.
- 5) Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników w Zarządzie Spółki – do zakresu działań Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników należy nadzór na określonych obszarach działania Spółki, zgodnie z kompetencjami ustalonymi odrębną uchwałą Zarządu, w zakresie:
- monitoringu relacji z partnerami społecznymi,
 - kontaktów z organizacjami społecznymi.

Rysunek 18 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki Dominującej



Źródło: Opracowanie własne



Maciej Libiszewski – Prezes Zarządu

Z wykształcenia prawnik. 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.



Dariusz Browarek - Członek Zarządu, Przedstawiciel Pracowników

W 2004 r. ukończył Wydział Prawa i Administracji na Uniwersytecie Wamińsko-Mazurskim, a następnie podyplomowe studia z zakresu zarządzania zasobami ludzkimi na Politechnice Gdańskiej. Wcześniej ukończył Technikum Kolejowe w Olsztynie.

Od ponad 30 lat zajmuje się problematyką pracowniczą w branży kolejowej, jest aktywnym działaczem związkowym i społecznym. Z PKP CARGO S.A. związany od początku jej istnienia. Pracował w Lokomotywni Pozaklasowej w rodzinnym Olsztynie, następnie w Zakładzie Taboru CARGO w Olsztynie, a po reorganizacji w Północnym Zakładzie PKP CARGO S.A. w Gdyni, gdzie był zatrudniony na stanowisku inspektora spraw obronnych i ochrony informacji niejawnych. Przez wiele lat był przewodniczącym organizacji w macierzystym zakładzie pracy, należącej do Związku Zawodowego Kolejarzy RP w Gdańsku. Do kwietnia 2014 r. przez dwie kadencje z rządu pełnił funkcję wiceprzewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP. Odpowiadał też za funkcjonowanie spółki Centrum Szkolenia Federacji ZPP PKP. Także do kwietnia 2014 r. reprezentował interesy pracowników PKP w Radzie Inwestorów Funduszu Własności Pracowniczej PKP. Brał aktywny udział w negocjacjach z pracodawcami, w tym nad Paktami Gwarancji Socjalnych dla pracowników spółki PNI oraz Paktem Gwarancji Pracowniczych w PKP CARGO S.A. Od wielu lat opiniuje zmiany w ustawach związanych z transportem kolejowym, uczestnicząc w pracach Sejmowej Komisji Infrastruktury. 24 kwietnia 2014 r. został wybrany przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. na stanowisko Członka Zarządu, Przedstawiciela Pracowników. Wspiera Zarząd PKP CARGO S.A. w skutecznym dialogu ze stroną społeczną.

Ustanowione i odwołane prokury.

Do dnia 12 lutego 2015 r. obowiązywała prokura łączna dla Pana Witolda Bawora – Uchwała nr 325/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 17.07.2012 r. Z dniem 12 lutego 2015 r. w trybie art. 371 § 5 KSH odwołana została prokura udzielona Panu Witoldowi Baworowi.

Do dnia 6 marca 2015 r. obowiązywała prokura łączna dla Pana Grzegorza Kiczmachowskiego – Uchwała nr 585/2013 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 05.12.2013 r. Z dniem 6 marca 2015 r. w trybie art. 371 § 5 KSH odwołana została prokura udzielona Panu Grzegorzowi Kiczmachowskiemu.

Do dnia 17 marca 2015 r. obowiązywały prokury łączne dla Pana Arkadiusza Pokropskiego – Uchwała nr 170/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 06.05.2014 r. oraz dla Pana Ireneusza Wasilewskiego – Uchwała nr 324/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 17.07.2012 r. Z dniem 17 marca 2015 r. w trybie art. 371 § 5 KSH odwołana została prokura udzielona Panu Arkadiuszowi Pokropskiemu oraz Panu Ireneuszowi Wasilewskiemu. Jednocześnie udzielono prokury łącznej Panu Arkadiuszowi Pokropskiemu – Uchwała nr 104/2015 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 17.03.2015 r. oraz Panu Ireneuszowi Wasilewskiemu – Uchwała nr 103/2015 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 17.03.2015 r.

W dniu 1 marca 2016 r. w trybie art. 371 § 5 KSH została odwołana prokura Panu Arkadiuszowi Pokropskiemu.

RADA NADZORCZA

Zgodnie z przyjętym tekstem jednolitym Statutu PKP CARGO S.A. (Uchwała nr 1468/2015 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 29 października 2015 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 WZA 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 35 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2015 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Jakub Karnowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	24.05.2012 r.	17.12.2015 r. (rezygnacja)
Piotr Ciżkowicz	Członek Rady Nadzorczej	29.07.2014 r. (31.07.2014 r. powołanie na Wiceprzewodniczącego)	17.12.2015 r. (rezygnacja)
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	06.07.2006; 24.05.2012 r. - na V kadencję	29.09.2015 r.
Marek Podskalny	Członek Rady Nadzorczej	06.07.2006; 24.05.2012 r. - na V kadencję	29.09.2015 r.
Kazimierz Jamrozik	Członek Rady Nadzorczej	24.05.2012 r.	nadal
Konrad Anuszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	13.12.2013 r.	17.12.2015 r. (rezygnacja)
Stanisław Knaflewski	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2013 r.	nadal
Paweł Ruka	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2013 r.	13.03.2015 r. (rezygnacja)
Jarosław Pawłowski	Członek Rady Nadzorczej	26.04.2014 r.	18.02.2015 r.
Jacek Leonkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	29.07.2014 r.	17.12.2015 r. (rezygnacja)
Sławomir Baniak	Członek Rady Nadzorczej	24.11.2014 r.	17.12.2015 r. (rezygnacja)
Zbigniew Klepacki	Członek Rady Nadzorczej	19.02.2015 r.	09.06.2015 r. (rezygnacja)
Raimondo Eggink	Członek Rady Nadzorczej	13.04.2015 r.	nadal
Jarosław Bator	Członek Rady Nadzorczej	15.09.2015 r.	17.12.2015 r. (rezygnacja)
Mirosław Pawłowski	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r. (od 18.12.2015 r. Przewodniczący Rady Nadzorczej)	nadal
Jerzy Kleniewski	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.	nadal
Andrzej Wach	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)
Czesław Warszewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

Stanisław Knaflewski - Członek Rady Nadzorczej

Jest magistrem prawa Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu (1992 r.). W 1995 r. uzyskał stopień MBA w INSEAD, Fontainebleau we Francji. Karierę zawodową rozpoczął w 1993 r. w kancelarii prawnej Sołtyśki, Kawecki & Szlęzak jako prawnik pracujący przy obsłudze międzynarodowych transakcji inwestycyjnych i handlowych. W latach 1995-1999 pracował dla Boston Consulting Group, wiodącej światowej firmy doradztwa strategicznego, najpierw jako konsultant BCG w Paryżu, gdzie pracował dla francuskich firm z branży farmaceutycznej i handlu detalicznego, później jako menadżer w biurze w Warszawie oraz członek zespołu, który stworzył warszawskie biuro firmy. W latach 1999-2013 związany z Enterprise Investors, wiodącą firmą private equity inwestującą w firmy z Polski i Europy Środkowo-Wschodniej, początkowo jako partner, a od 2009 r. jako Członek Rady Dyrektorów, która jest głównym organem firmy na poziomie międzynarodowym. W ciągu 14 lat pracy w Enterprise Investors Stanisław Knaflewski przeprowadził liczne projekty inwestycyjne, sprawował nadzór właścicielski nad spółkami portfelowymi, uczestniczył w opracowaniu i wdrożeniu strategii ich rozwoju. Realizacja projektów objęła m.in. funkcje w Radach Nadzorczych następujących spółek publicznych: Bułgarska Telekomunikacja, Stomil Sanok SA, Polfa Kutno SA.

Raimondo Eggink - Członek Rady Nadzorczej

Raimondo Eggink (ur. 1972 r.) od 2002 r. prowadzi samodzielnie działalność konsultingową i szkoleniową na rzecz podmiotów działających na rynku finansowym. Jednocześnie zasiada w radach nadzorczych następujących spółek publicznych i prywatnych: Prime Car Management S.A. (od 2015 r.), PKP Cargo S.A. (od 2015 r.), Suwary S.A. (od 2015 r.), Górnośląskie Przedsiębiorstwo Wodociągów S.A. (od 2015 r.), AmRest Holdings SE (od 2010 r.), Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich KOGENERACJA S.A. (od 2009 r.) i PERŁA – Browary Lubelskie S.A. (2004-2005 oraz od 2008 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), Mostostal 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 w ABN AMRO Asset Management (Polska) S.A., firmie 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.

Licencję doradcy inwestycyjnego Raimondo Eggink zdobył w marcu 1995 r. W latach 1995-1997 pełnił funkcję Wiceprezesa Rady Maklerów i Doradców. W 2000 r. stowarzyszenie AIMR (obecnie – CFA Institute) przyznało mu tytuł CFA (Chartered Financial Analyst) a w latach 2004-2013 Raimondo Eggink pełnił funkcję członka zarządu polskiego stowarzyszenia CFA Society of Poland. Opublikował liczne artykuły na temat rozwoju polskiego rynku kapitałowego i zwłaszcza ochrony akcjonariuszy mniejszościowych.

Studia matematyki teoretycznej ukończył on na Uniwersytecie Jagiellońskim w 1994 r., gdzie w 2010 r. uzyskał stopień doktora.

Mirosław Pawłowski - Członek Rady Nadzorczej

Mirosław Pawłowski jest absolwentem studiów ekonomicznych. Ukończył również m.in. studia podyplomowe z zakresu zarządzania oraz finansów. Od 2001 r. związany jest z branżą kolejową i spółkami Grupy PKP. W 2001 r. zatrudniony na stanowisku dyrektora ds. ekonomiczno-finansowych w PKP S.A., gdzie odpowiadał za infrastrukturę kolejową. W latach 2001 – 2009 piastował stanowisko Członka Zarządu ds. ekonomiczno-finansowych w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. Równocześnie w latach 2006 – 2009 zajmował stanowisko Wiceprezesa Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych. W latach 2009 – 2012 piastował stanowisko Prezesa Zarządu Agencji Rozwoju Miasta Siedlce, gdzie kierował inwestycjami infrastrukturalnymi. W latach 2012-2015 Prezes Zarządu Pile Elbud Kraków oraz Pile Elbud S.A. Kraków. Obecnie pełni obowiązki Prezesa Zarządu Spółki PKP S.A.

Kazimierz Jamrozik - Członek Rady Nadzorczej

W 1975 r. ukończył Zasadniczą Szkołę Zawodową i uzyskał kwalifikacje mechanika samochodowego. Kontynuował naukę w Technikum Kolejowym w Tarnowskich Górach uzyskując kwalifikacje technika mechanika. W 2000 r. zdał egzamin dla kandydatów na członków Rad Nadzorczych w spółkach Skarbu Państwa, organizowany przez Ministerstwo Skarbu Państwa.

Swoją karierę zawodową rozpoczął w PKS (Państwowa Komunikacja Samochodowa) w Przemysłu w 1972 r. Do roku 1975 był stażystą, a latach 1975 – 1986 pomocnikiem maszynisty pojazdów trakcyjnych w PKP Lokomotywnia w Bytomiu. Następnie, w latach 1986 – 1996 pełnił funkcję maszynisty pojazdów trakcyjnych. W 1996 r. objął takie samo stanowisko w Zakładzie Taboru PKP w Katowicach, gdzie pracował do 2002 r. Od 2002 r. do chwili obecnej Kazimierz Jamrozik sprawuje funkcję maszynisty pojazdów trakcyjnych. Ponadto od roku 2001 do chwili obecnej, z wyłączeniem lat 2006 – 2008, jest Przewodniczącym Krajowej Komisji Rewizyjnej Związku Zawodowego Maszynistów w Polsce.

Andrzej Wach - Członek Rady Nadzorczej

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 r. 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.

Małgorzata Kryszkiewicz - Członek Rady Nadzorczej

Małgorzata Kryszkiewicz jest absolwentką Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie na kierunku Finanse i Bankowość. Karierę zawodową rozpoczęła w 1995 r. 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 r. posiada tytuł biegłego rewidenta.

Czesław Warszewicz - Członek Rady Nadzorczej

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.

Jerzy Kleniewski - Członek Rady Nadzorczej

Jerzy Kleniewski obecnie pracuje w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, jako Radca Ministra, zajmujący się współpracą z zagranicą. W latach 2009 – 2014 pracownik Departamentu Kolejnictwa ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury. Od 2012 r. pełni funkcję Przewodniczącego Komitetu Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ w Genewie oraz funkcję Przewodniczącego różnych grup roboczych i ekspertów KTL EKG ONZ. Pracował 5 lat w służbie dyplomatyczno-konsularnej jako przedstawiciel Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w Nowym Jorku, następnie 6 lat na rzecz Parlamentu Europejskiego.

Dr inż. nauk przyrodniczych, absolwent studiów podyplomowych na New York University, NY z 1998 r. – Certyfikat Bankowości Inwestycyjnej, ukończył różne szkolenia zagraniczne - w tym z zarządzania w Hull University, Wielka Brytania. Wykładowca Columbia University, NY, Wyższej Szkoły Cła i Logistyki w Warszawie oraz studiów podyplomowych na SGH.

Zdał egzamin dla kandydatów na członków rad nadzorczych w spółkach Skarbu Państwa. Był członkiem rad nadzorczych w PPH „Dalmor” S.A., PŻB S.A., Zakładach Chemicznych „Organika-Sarzyna” S.A., a ostatnio w Zakładzie Robót Komunikacyjnych DOM w Poznaniu sp. z o.o.

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 co najmniej dwóch Członków Rady spełniających kryteria niezależności i powołanych w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. 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 36 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2015 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Paweł Ruka	Przewodniczący Komitetu	06.02.2014	13.03.2015 r.
Stanisław Knaflewski	Członek Komitetu	06.02.2014	nadal
Konrad Anuszkiewicz	Członek Komitetu	06.02.2014 (Przewodniczący Komitetu od 11.05.2015 r.)	17.12.2015 r.
Raimondo Eggink	Członek Komitetu	30.04.2015 r. (Przewodniczący Komitetu od 18.12.2015 r.)	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Komitetu	18.12.2015 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

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. 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.

Tabela 37 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2015 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Stanisław Knaflewski	Przewodniczący Komitetu	17.12.2013 r.	nadal
Jakub Karnowski	Członek Komitetu	17.12.2013 r.	17.12.2015 r.
Jacek Leonkiewicz	Członek Komitetu	31.07.2014 r.	17.12.2015 r.
Mirosław Pawłowski	Członek Komitetu	18.12.2015 r.	nadal
Andrzej Wach	Członek Komitetu	18.12.2015 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

9. Relacje Inwestorskie

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 2015 wdrożyło szereg narzędzi oraz 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 2015, Spółka zidentyfikowała wiele zdarzeń wymagających niezwłocznego przekazania do publicznej wiadomości. W ramach raportowania giełdowego PKP CARGO S.A. opublikowała w 2015 r. 78 raportów bieżących.

W 2015 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 prezentowali wyniki Spółki oraz odpowiadali na pytania uczestników. W celu zapewnienia jak najszerzego 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 celu zapewnienia szerokiego spektrum informacji na temat kluczowych wydarzeń w Spółce, poza konferencjami wynikowymi, PKP CARGO S.A. organizowała także konferencje dla inwestorów przy takich wydarzeniach, jak projekty z obszaru M&A, czy prezentacja strategii Grupy PKP CARGO.

W ramach działań skierowanych do obecnych i potencjalnych inwestorów w roku 2015, przedstawiciele PKP CARGO S.A. reprezentowali Spółkę na organizowanych przez profesjonalne instytucje rynku kapitałowego konferencjach oraz roadshow krajowych i zagranicznych, zarówno w Europie jak i w USA. Podczas siedmiu konferencji i roadshow w 2015 r. przedstawiciele PKP CARGO S.A. odbyli około czterdziestu spotkań inwestorskich.

Poza spotkaniami grupowymi dla analityków i inwestorów, Spółka odbyła około pięćdziesiąt spotkań indywidualnych, organizowanych najczęściej w siedzibie Spółki oraz wiele telekonferencji zgodnie z zapotrzebowaniem zgłaszanym przez zainteresowanych.

Od początku 2015 r. PKP CARGO S.A. udostępniła użytkownikom nową 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. Raport roczny – zawierający skonsolidowane sprawozdanie roczne, sprawozdanie zarządu oraz opinię i raport Niezależnego Biegłego Rewidenta.
2. Informacje finansowe – blok zawierający podstawowe dane na temat Spółki, dane operacyjne i finansowe oraz raporty finansowe (kwartalne i półroczne).
3. Prezentacje – zawierający prezentacje przygotowane na konferencje wynikowe, jak również dotyczące przeprowadzanych procesów M&A oraz strategii Grupy PKP CARGO.
4. Raporty bieżące – blok zawierający wszystkie raporty bieżące publikowane przez Spółkę.
5. Akcje – blok, w którym znajdują się a dane giełdowe, takie jak: aktualny wykres notowań, dane dotyczące kursu, wartości rynkowej i księgowej, akcjonariatu, wypłacanych dywidend oraz kalkulator bieżącej wartości akcji. Ponadto w bloku tym znajdują się rekomendacje analityków oraz informacje dotyczące akcji pracowniczych.
6. 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.
7. Ład korporacyjny – blok zawierający sylwetki władz PKP CARGO S.A. (Zarząd i Rada Nadzorcza) oraz informacje dotyczące Komitetu audytu i Komitetu ds. nominacji. 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.
8. Kalendarz – zawierający najważniejsze wydarzenia z punktu widzenia inwestora.
9. Kontakt – blok zawierający kontakt do Relacji Inwestorskich PKP CARGO S.A.

Począwszy od 2015 r. Spółka w cyklach miesięcznych wysyła do grona zainteresowanych analityków i inwestorów 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.

15 lipca 2015 r. w PKP CARGO S.A. odbyła się pierwsza edycja „Dnia Inwestora”, skierowana do analityków giełdowych oraz inwestorów instytucjonalnych. W wydarzeniu wzięło udział kilkudziesięciu uczestników, reprezentujących ponad 20 instytucji finansowych. W trakcie „Dnia Inwestora” uczestnicy zwiedzali kluczowe aktywa Grupy PKP CARGO zlokalizowane w Poznaniu, wśród nich m.in. terminal kontenerowy we Franowie oraz hale naprawcze taboru kolejowego. W drugiej, prezentacyjnej części wydarzenia, przedstawiono informacje o nabytym niedawno przez PKP CARGO S.A. czeskim przewoźniku AWT oraz zaawansowaniu integracji obu spółek.

Relacje inwestorskie PKP CARGO S.A. kierowały swoje działania także w stronę inwestorów indywidualnych. W tym celu 2 września 2015 r., Spółka zorganizowała cieszący się dużym zainteresowaniem chat inwestorski, w trakcie którego na pytania inwestorów odpowiadał Członek Zarządu ds. Finansowych. W czacie udział wzięło ponad 120 osób a podczas pierwszego dnia od publikacji jego zapisu, odnotowano ponad 500 internetowych odston ze strony unikalnych użytkowników.

Wysoki poziom prowadzonych przez PKP CARGO S.A. relacji inwestorskich potwierdzają otrzymane w 2015 r. nagrody i wyróżnienia.

Po zaledwie rocznej obecności na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie, PKP CARGO S.A. zostało wyróżnione i znalazło się na podium rankingu „Giełdowa Spółka Roku” w kategorii „Relacje Inwestorskie”. Nagroda była tym cenniejsza, że PKP CARGO S.A. zostało wyróżnione przez ponad 100 profesjonalistów ze świata giełdy i finansów a organizatorami 16 edycji rankingu był Puls Biznesu oraz instytut badawczy TNS Polska.

Portal internetowy „strefainwestorow.pl” wyróżnił PKP CARGO S.A. za sposób prowadzenia komunikacji na Twitterze. Zdaniem redaktorów portalu Spółka znajduje się w grupie pięciu najlepszych spółek notowanych na GPW pod względem informowania inwestorów o swoich działaniach.

PKP CARGO S.A. otrzymało także wyróżnienie za największy progres w sprawozdaniu finansowym, w ramach konkursu „The Best Annual Report 2014”, organizowanego już po raz dziesiąty przez Instytut Rachunkowości i Podatków.

W ramach ciągłego doskonalenia serwisu inwestorskiego, PKP CARGO S.A. w roku 2016 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 2015 r.

Tabela 38 Wydarzenia i działania realizowane w ramach relacji inwestorskich w 2015 r.

Lp.	Data	Wydarzenie
1	8–16 stycznia 2015 r.	Spotkania Zarządu z analitykami i inwestorami związane z nabyciem przez PKP CARGOS.A. 80% udziałów w spółce AdvancedWorld Transport B.V.
2	20 stycznia 2015 r.	Udział w konferencji: Sektor usług, transportu i logistyki - DM PKO BP, Warszawa
3	17-18 lutego 2015 r.	Roadshow przy współpracy z JP Morgan i Morgan Stanley, Nowy Jork
4	12 marca 2015 r.	Publikacja rekomendacji Zarządu dotycząca podziału zysku za 2014 r. i określenia kwoty przeznaczonej na wypłatę dywidendy
5	12 marca 2015 r.	Publikacja skonsolidowanego raportu rocznego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za 2014 r.
6	18-19 marca 2015 r.	Spotkanie Zarządu z analitykami i inwestorami związane z publikacją wyników finansowych za 2014 r.
7	18-19 marca 2015 r.	Udział w konferencji: Polish Capital Market, DM PKO BP i GPW, Londyn
8	13 kwietnia 2015 r.	Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO
9	21 kwietnia 2015 r.	Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO
10	12 maja 2015 r.	Publikacja skonsolidowanego raportu kwartalnego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I kwartał 2015 r.
11	12 maja 2015 r.	Spotkanie Zarządu z analitykami i inwestorami związane z publikacją wyników finansowych za I kwartał 2015 r.
12	18 maja 2015 r.	Udział w konferencji: Polish Capital Markets Conference, GPW, Ipopema, Auerbach Grayson, Nowy Jork
13	15 czerwca 2015 r.	Dzień ustalenia prawa do dywidendy
14	26 czerwca 2015 r.	Dzień wypłaty dywidendy
15	15 lipca 2015 r.	Dzień Inwestora Instytucjonalnego w PKP CARGO, Poznań
16	20 lipca 2015 r.	Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO
17	27 sierpnia 2015 r.	Publikacja skonsolidowanego raportu półrocznego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I półrocze 2015 r.
18	27 sierpnia 2015 r.	Spotkanie Zarządu z analitykami i inwestorami związane z publikacją wyników finansowych za I półrocze 2015 r.
19	02 września 2015 r.	Czat inwestorski z inwestorami indywidualnymi
20	29 września 2015 r.	Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO
21	15 października 2015 r.	Udział w konferencji: Polish Capital Markets Day, Societe Generale, Paryż
22	21-23 października 2015 r.	Roadshow przy współpracy z Societe Generale, Wiedeń, Londyn
23	28 października 2015 r.	Spotkanie Zarządu z analitykami i inwestorami związane z prezentacją Strategii Grupy PKP CARGO na lata 2016-2020
24	30 października 2015 r.	Koniec zakazu zbywania Akcji Pracowniczych (lock-up)
25	12 listopada 2015 r.	Publikacja skonsolidowanego raportu kwartalnego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za III kwartał 2015 r.
26	12 listopada 2015 r.	Spotkanie Zarządu z analitykami i inwestorami związane z publikacją wyników finansowych za III kwartał 2015 r.
27	17 listopada 2015 r.	Spotkanie Zarządu z analitykami i inwestorami związane z nabyciem przez PKP CARGO udziałów ORLEN KolTrans i ZCP Euronafit Trzebinia
28	3–4 grudnia 2015 r.	Udział w konferencji WOOD's Winter in Prague, WOOD & Company, Praga

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 Skonsolidowany Raport Roczny został autoryzowany przez Zarząd PKP CARGO S.A. w dniu 17 marca 2016 r.

.....
Maciej Libiszewski

Prezes Zarządu

.....
Dariusz Browarek

Członek Zarządu

O Ś W I A D C Z E N I E

Zarządu PKP CARGO S.A. w sprawie zgodności Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku oraz sprawozdania Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2015

Ja niżej podpisany oświadczam, że wedle mojej najlepszej wiedzy, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2015 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 Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

Oświadczam ponadto, iż Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w 2015 roku zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć oraz sytuacji Grupy Kapitałowej PKP CARGO, w tym opis podstawowych zagrożeń i ryzyka.

Zarząd Spółki

Maciej Libiszewski
Prezes Zarządu

Dariusz Browarek
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 17 marca 2016 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 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2015

Ja niżej podpisany oświadczam, że podmiot uprawniony do badania rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego, dokonujący badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku, został wybrany zgodnie z przepisami prawa oraz że podmiot ten oraz biegli rewidenci dokonujący badania tego sprawozdania spełniali warunki do wydania bezstronnej i niezależnej opinii o badanym rocznym skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym, zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami zawodowymi.

Zarząd Spółki

Maciej Libiszewski
Prezes Zarządu

Dariusz Browarek
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 17 marca 2016 roku



pkpcargo.com



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