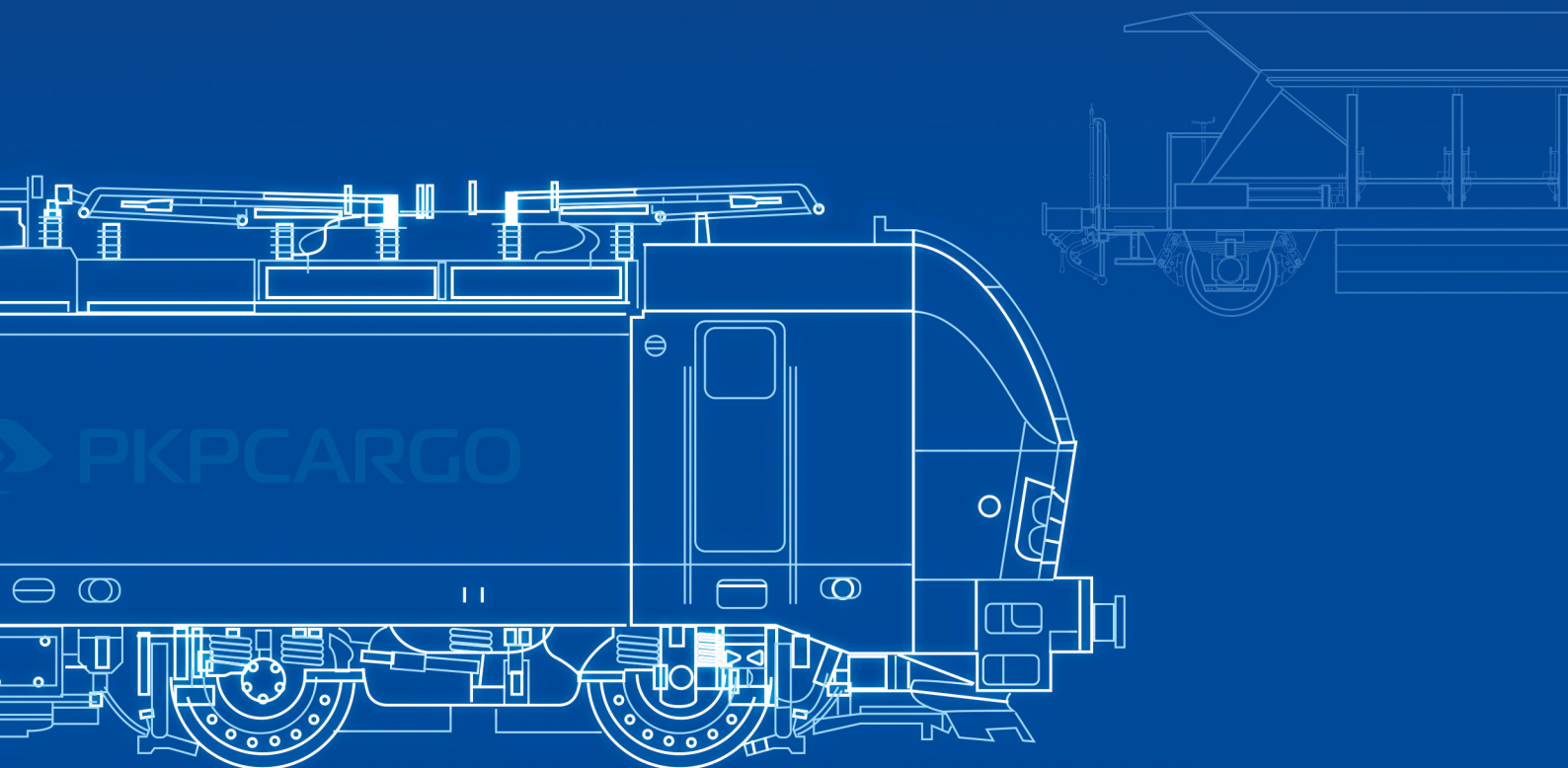
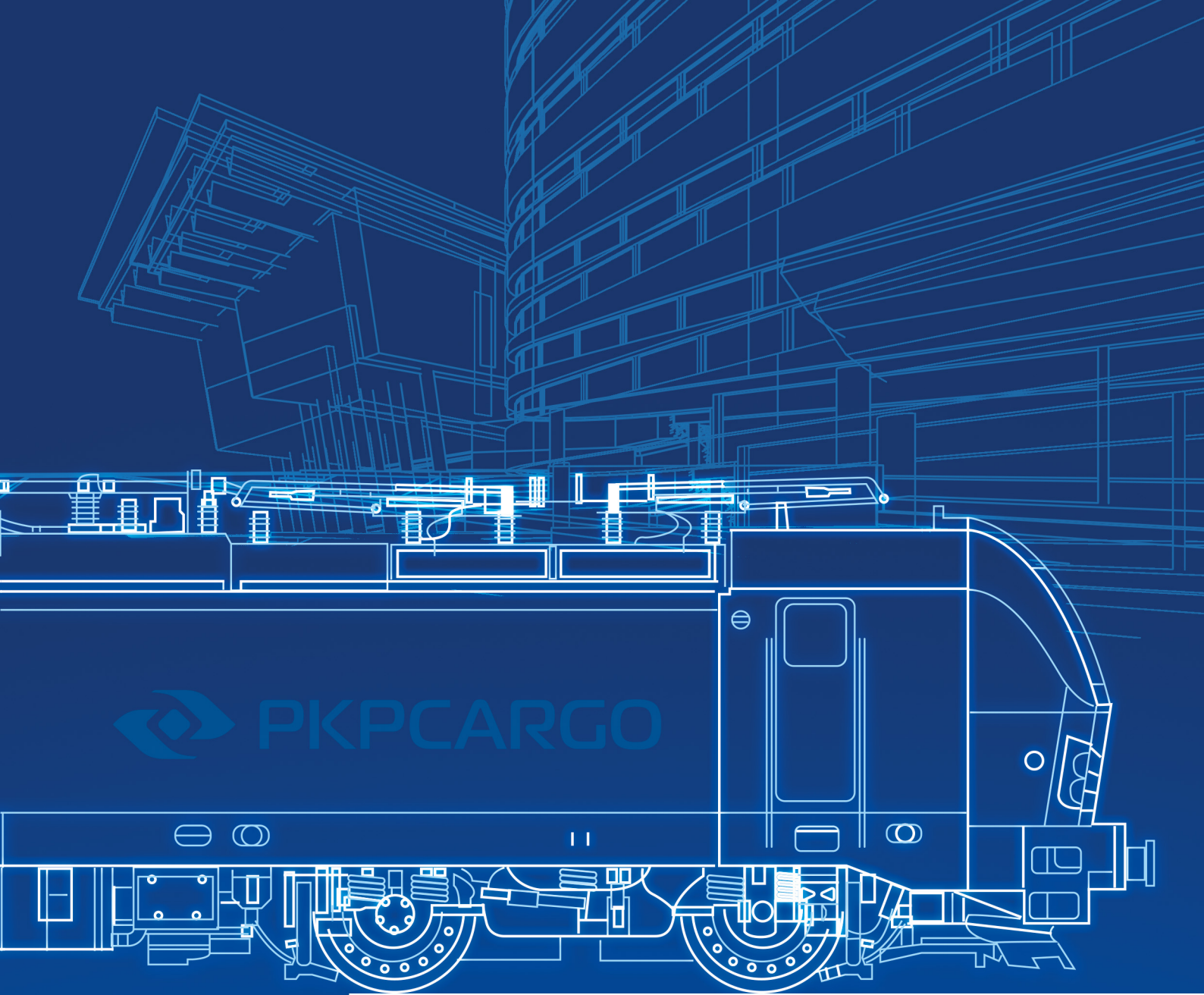


SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY
GRUPY KAPITAŁOWEJ **PKP CARGO**
ZA I KWARTAŁ 2018 ROKU





KWARTALNE SKRÓCONE
SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE FINANSOWE
GRUPY KAPITAŁOWEJ **PKP CARGO**
ZA OKRES 3 MIESIĘCY
ZAKOŃCZONY DNIA 31 MARCA 2018 ROKU
SPORZĄDZONE WEDŁUG MSSF
W KSZTAŁCIE ZATWIERDZONYM PRZEZ UNIĘ EUROPEJSKĄ



Spis treści

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	4
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
2. Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	8
3. Stosowane zasady rachunkowości i zmiany Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
4. Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	14
5. Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych	15
6. Koszty rodzajowe	16
7. Pozostałe przychody i koszty operacyjne	17
8. Przychody i koszty finansowe	17
9. Podatek dochodowy	18
10. Rzeczowe aktywa trwałe	21
11. Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	23
12. Pozostałe aktywa finansowe	23
13. Pozostałe aktywa niefinansowe	24
14. Zapasy	24
15. Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	24
16. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	25
17. Kapitał własny	25
18. Zysk / (strata) na akcję	25
19. Kredyty bankowe i pożyczki	26
20. Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	28
21. Pozostałe zobowiązania finansowe	28
22. Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	28
23. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	30
24. Rezerwy na świadczenia pracownicze	30
25. Pozostałe rezerwy	31
26. Instrumenty finansowe	32
27. Transakcje z podmiotami powiązanymi	35
28. Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	37
29. Zobowiązania warunkowe	37
30. Zdarzenia po dniu bilansowym	38
31. Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	38

**KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW ZA OKRES
 OD 1 STYCZNIA 2018 ROKU DO 31 MARCA 2018 ROKU**

	Nota	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych	5	1 192 507	1 077 406
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów		12 437	9 920
Pozostałe przychody operacyjne	7	10 932	12 701
Przychody z działalności operacyjnej razem		1 215 876	1 100 027
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	6	137 015	143 841
Zużycie materiałów i energii	6	186 116	170 643
Usługi obce	6	393 997	372 006
Podatki i opłaty		5 904	10 310
Koszty świadczeń pracowniczych	6	398 979	371 185
Pozostałe koszty rodzajowe	6	13 260	13 056
Wartość sprzedanych towarów i materiałów		7 802	7 396
Pozostałe koszty operacyjne	7	9 547	8 414
Koszty działalności operacyjnej razem		1 152 620	1 096 851
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej		63 256	3 176
Przychody finansowe	8	2 683	10 087
Koszty finansowe	8	13 145	15 184
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	11	(3 071)	2 019
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem		49 723	98
Podatek dochodowy	9	14 114	1 532
ZYSK / (STRATA) NETTO		35 609	(1 434)
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY			
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy			
Efektywną część zysków / (strat) związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych		(7 869)	19 404
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	9	1 495	(3 687)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych		11 567	(32 757)
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem		5 193	(17 040)
Suma pozostałych całkowitych dochodów		5 193	(17 040)
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW		40 802	(18 474)
Zysk / (strata) netto przypadający:			
Akcjonariuszom Jednostki dominującej		35 609	(1 434)
Suma całkowitych dochodów przypadających:			
Akcjonariuszom Jednostki dominującej		40 802	(18 474)
Zysk / (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)			
Podstawowy	18	0,80	(0,03)
Rozwodniony	18	0,80	(0,03)

**KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ SPORZĄDZONE
 NA DZIEŃ 31 MARCA 2018 ROKU**

	Nota	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
AKTYWA			
Aktywa trwałe			
Rzeczowe aktywa trwałe	10	4 697 034	4 687 982
Aktywa niematerialne		41 370	43 927
Nieruchomości inwestycyjne		1 192	1 205
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	11	50 834	53 610
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	15	1 412	1 836
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	12	7 465	10 537
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	13	14 195	14 726
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego		143 082	133 583
Aktywa trwałe razem		4 956 584	4 947 406
Aktywa obrotowe			
Zapasy	14	146 361	148 464
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	15	709 164	729 535
Należności z tytułu podatku dochodowego		117	115
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	12	310 998	263 670
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	13	51 308	35 593
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	16	397 768	516 776
Aktywa obrotowe razem		1 615 716	1 694 153
AKTYWA RAZEM		6 572 300	6 641 559
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał własny			
Kapitał zakładowy	17	2 239 346	2 239 346
Kapitał zapasowy		619 306	619 306
Pozostałe składniki kapitału własnego		(14 451)	4 872
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych		71 463	59 896
Zyski zatrzymane		456 106	411 358
Kapitał własny razem		3 371 770	3 334 778
Zobowiązania długoterminowe			
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	19	1 262 869	1 312 629
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	20	84 913	91 055
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	23	1 645	1 578
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	24	560 788	558 547
Pozostałe rezerwy długoterminowe	25	22 235	22 446
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego		107 298	107 418
Zobowiązania długoterminowe razem		2 039 748	2 093 673
Zobowiązania krótkoterminowe			
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	19	244 166	249 701
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	20	43 390	48 040
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	23	692 529	749 736
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	24	118 060	104 006
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	25	60 781	59 726
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	21	66	272
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego		1 790	1 627
Zobowiązania krótkoterminowe razem		1 160 782	1 213 108
Zobowiązania razem		3 200 530	3 306 781
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM		6 572 300	6 641 559

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2018 ROKU DO 31 MARCA 2018 ROKU

	Pozostałe składniki kapitału własnego						Kapitał własny			Razem
	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	Zyski / (straty) związane z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczenia przepływów pieniężnych	Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	Zyski zatrzymane	Przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	Przypadający udziałom niedającym kontroli	
Stan na 1/01/2018 roku (zbadane)	2 239 346	619 306	-	(15 625)	20 497	59 896	411 358	3 334 778	-	3 334 778
Zmiany wynikające z wdrożenia MSSF 9	-	-	(12 949)	-	-	-	9 139	(3 810)	-	(3 810)
Stan na 1/01/2018 roku (po przekształceniu)	2 239 346	619 306	(12 949)	(15 625)	20 497	59 896	420 497	3 330 968	-	3 330 968
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	35 609	35 609	-	35 609
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(6 374)	11 567	-	5 193	-	5 193
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(6 374)	11 567	35 609	40 802	-	40 802
Stan na 31/03/2018 roku	2 239 346	619 306	(12 949)	(15 625)	14 123	71 463	456 106	3 371 770	-	3 371 770
Stan na 1/01/2017 roku	2 239 346	618 666	-	13 521	(2 074)	59 970	313 440	3 242 869	-	3 242 869
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(1 434)	(1 434)	-	(1 434)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	15 717	(32 757)	-	(17 040)	-	(17 040)
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	15 717	(32 757)	(1 434)	(18 474)	-	(18 474)
Stan na 31/03/2017 roku	2 239 346	618 666	-	13 521	13 643	27 213	312 006	3 224 395	-	3 224 395

**KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH ZA OKRES
 OD 1 STYCZNIA 2018 ROKU DO 31 MARCA 2018 ROKU**

	Nota	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem		49 723	98
Korekty:			
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych	6	137 015	143 841
(Zysk) / strata ze zbycia i likwidacji rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży		(733)	(5 215)
(Zysk) / strata z tytułu różnic kursowych		(165)	(2 819)
(Zysk) / strata z tytułu odsetek, dywidendy		5 711	7 445
Udział w (zysku) / stracie jednostek wycenianych metodą praw własności	11	3 071	(2 019)
Otrzymane / (zapłacone) odsetki		1 127	491
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy		(23 113)	(2 410)
Pozostałe korekty		(2 681)	9 589
Zmiany w kapitale obrotowym:			
(Zwiększenie) / zmniejszenie salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności		15 397	12 639
(Zwiększenie) / zmniejszenie stanu zapasów		3 902	6 269
(Zwiększenie) / zmniejszenie pozostałych aktywów		(12 183)	(33 212)
Zwiększenie / (zmniejszenie) salda zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań		4 341	(46 403)
Zwiększenie / (zmniejszenie) pozostałych zobowiązań finansowych		(206)	(5 500)
Zwiększenie / (zmniejszenie) stanu rezerw		17 140	9 844
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej		198 346	92 638
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych		(192 829)	(118 436)
Wpływy z tytułu zbycia rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży		1 120	7 854
Wpływy z tytułu otrzymanych odsetek		2 197	1 092
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend		-	600
Wydatki z tytułu udzielonych pożyczek		-	(120)
Spłata udzielonych pożyczek		251	-
(Wydatki) / wpływy z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy		(49 000)	(250 000)
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej		(238 261)	(359 010)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu finansowego	22	(12 328)	(12 610)
Zapłacone odsetki od leasingu	22	(1 329)	(1 580)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	22	-	80 181
Spłata kredytów / pożyczek	22	(60 921)	(94 422)
Zapłacone odsetki od kredytów / pożyczek	22	(6 926)	(7 456)
Dotacje otrzymane		1 000	-
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej		(99)	(313)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej		(80 603)	(36 200)
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów		(120 518)	(302 572)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	16	516 776	755 919
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych		1 510	(5 673)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	16	397 768	447 674

NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO KWARTALNEGO SKRÓCONEGO SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO SPORZĄDZONEGO NA DZIEŃ 31 MARCA 2018 ROKU

1. Informacje ogólne

Informacje o Jednostce dominującej

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

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

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej na dzień 31 marca 2018 roku zostały zaprezentowane w Pozostałych informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I kwartał 2018 roku odpowiednio w [Notach 3.1](#) oraz [3.3](#).

Informacje o Grupie Kapitałowej

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



Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodzi PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 25 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiada udziały w 4 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 2 wspólnych przedsiębiorstwach.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

1. Informacje ogólne (cd.)

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną na dzień 31 marca 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku przedstawiają się następująco:

L.p.	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Grupę	
				Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
1	PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy, przeładunek towarów oraz sprzedaż hurtowa i detaliczna odpadów i złomu	Małaszewicze	100,0%	100,0%
2	PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka - Żurawica Sp. z o.o.	Działalność usługowa w zakresie przeładunku towarów w pozostałych punktach przeładunkowych	Żurawica	100,0%	100,0%
3	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	Działalność w zakresie kompleksowej obsługi bocznic	Warszawa	100,0%	100,0%
4	PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	Obsługa spedycyjna	Warszawa	100,0%	100,0%
5	PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Warszawa	100,0%	100,0%
6	PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	Działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów oraz odzysk surowców	Warszawa	100,0%	100,0%
7	CARGOTOR Sp. z o.o.	Zarządzanie infrastrukturą logistyczną i usługową w postaci bocznic kolejowych i torów, udostępnianie tej infrastruktury przewoźnikom kolejowym.	Warszawa	100,0%	100,0%
8	CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.	Przeładunek towarów, skład celny	Braniewo	100,0%	100,0%
9	Advanced World Transport B.V.	Działalność holdingowa i finansowa	Amsterdam	100,0%	100,0%
10	Advanced World Transport a.s.	Świadczenie kompleksowych usług: przewozy kolejowe, spedycja kolejowa, obsługa bocznicowa, naprawy taboru	Ostrawa	100,0%	100,0%
11	AWT ROSCO a.s.	Zarządzanie taborem, wynajem taboru	Ostrawa	100,0%	100,0%
12	AWT Čechofracht a.s.	Spedycja kolejowa oraz obsługa celna	Praga	100,0%	100,0%
13	AWT Rekultivace a.s.	Świadczenie kompleksowych usług: rekultywacja terenu, usługi budowlane, gospodarowanie odpadami, projektowanie zagospodarowania przestrzennego	Hawierzów-Sucha Średnia	100,0%	100,0%
14	AWT Rail HU Zrt.	Świadczenie kompleksowych usług: przewozy kolejowe, spedycja kolejowa, obsługa bocznicowa	Budapeszt	100,0%	100,0%

1. Informacje ogólne (cd.)

Szczegółowe informacje na temat pozostałych jednostek zależnych wchodzących w skład Grupy na dzień 31 marca 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku przedstawiają się następująco:

L.p.	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Grupę	
				Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
15	ONECARGO Sp. z o.o.	Transport kolejowy towarów	Warszawa	100,0%	100,0%
16	ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy	Warszawa	100,0%	100,0%
17	Transgaz S.A.	Agencja transportowa	Zalesie k. Małaszewicz	64,0%	64,0%
18	Trade Trans Finance Sp. z o.o.	Obsługa finansowo-księgową	Warszawa	100,0%	100,0%
19	PKP CARGO CONNECT GmbH	Obsługa celna i spedycyjna	Hamburg	100,0%	100,0%
20	PPHU "Ukpol" Sp. z o.o.	Przeładunek towarów, usługi handlowe	Werchrata	100,0%	100,0%
21	AWT Rail SK a. s.	Przewozy kolejowe, spedycja kolejowa	Bratysława	100,0%	100,0%
22	AWT DLT s.r.o.	Usługi bocznicowe	Kladno	100,0%	100,0%
23	AWT Trading s.r.o.	Handel produktami przeznaczonymi dla wojska	Pietwałd	100,0%	100,0%
24	AWT Rekulivace PL Sp. z o.o.	Świadczenie kompleksowych usług: rekultywacja terenu, usługi budowlane, gospodarowanie odpadami, projektowanie zagospodarowania przestrzennego	Cieszyn	100,0%	100,0%
25	RND s.r.o.	Spedycja kolejowa, monitoring przewozów	Ołomuniec	51,0%	51,0%

2. Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe sporządzono zgodnie z Międzynarodowym Standardem Rachunkowości ("MSR") 34 - Śródroczna Sprawozdawczość Finansowa ("MSR 34") oraz zgodnie z odpowiednimi standardami rachunkowości mającymi zastosowanie do śródrocznej sprawozdawczości finansowej przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2018, poz. 757) („Rozporządzenie”).

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie ze zbadanym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2017 roku sporządzonym według MSSF UE.

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

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

Działalność Grupy nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe składa się ze skonsolidowanego sprawozdania z całkowitych dochodów, skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej, skonsolidowanego sprawozdania ze zmian w kapitale własnym, skonsolidowanego sprawozdania z przepływów pieniężnych oraz wybranych not objaśniających.

2. Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego (cd.)

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Polski złoty jest walutą funkcjonalną i sprawozdawczą Grupy. Dane w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym zostały zaprezentowane w tysiącach złotych.

Transakcje wyrażone w walutach obcych przelicza się na walutę funkcjonalną według kursu obowiązującego w dniu transakcji lub wyceny, kiedy pozycje podlegają przeszacowaniu. Na dzień bilansowy aktywa i zobowiązania pieniężne denominowane w walutach obcych są przeliczane według średniego kursu NBP obowiązującego na ten dzień. Zyski i straty kursowe z tytułu rozliczenia tych transakcji oraz wyceny bilansowej aktywów i zobowiązań pieniężnych wyrażonych w walutach obcych ujmuje się w wyniku, o ile nie ujmuje się ich w pozostałych całkowitych dochodach, gdy kwalifikują się do uznania za zabezpieczenie przepływów pieniężnych. Pozycje niepieniężne wyceniane według kosztu historycznego wyrażonego w walucie obcej przelicza się przy zastosowaniu kursu wymiany z dnia zawarcia transakcji.

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

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

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

Na dzień 31 marca 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku dla potrzeb wyceny sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych objętych konsolidacją zostały przyjęte następujące kursy walut:

Waluta	Pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej		Pozycje sprawozdania z całkowitych dochodów i sprawozdania z przepływów pieniężnych	
	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
EUR	4,2085	4,1709	4,1784	4,2891
CZK	0,1659	0,1632	0,1648	0,1586
HUF	0,0135	0,0134	0,0134	0,0139

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe nie podlegało badaniu przez biegłego rewidenta. Pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2017 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2017 roku sporządzonego według MSSF UE.

Pozycje skonsolidowanego sprawozdania z całkowitych dochodów za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2017 roku zostały przekształcone w związku z retrospektywnym zastosowaniem MSSF 15.

W niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym niektóre pozycje sprawozdania sytuacji finansowej na dzień 1 stycznia 2018 roku zostały przekształcone w związku z wdrożeniem MSSF 9. Dane na dzień 31 grudnia 2017 roku zostały zaprezentowane w oparciu o MSR 39 Instrumenty finansowe: ujawnienia i wycena.

Efekt przekształcenia w związku z wdrożeniem MSSF 15 oraz MSSF 9 opisano w **Nocie 3** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 24 maja 2018 roku.

3. Stosowane zasady rachunkowości i zmiany Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

Oświadczenie o zasadach rachunkowości

Zasady rachunkowości oraz metody wyliczeń przyjęte do przygotowania niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego są spójne z zasadami opisanymi w zbadanym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2017 roku sporządzonym według MSSF UE, z uwzględnieniem zmian wynikających z wdrożenia MSSF 9 i MSSF 15 opisanych w niniejszej nodzie.

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

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

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

- **MSSF 15 "Przychody z umów z klientami"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku lub później. Standard ten zastąpił MSR 18 "Przychody", MSR 11 "Umowy o usługę budowlaną" oraz związane z nimi interpretacje. Fundamentalną zasadą nowego standardu jest ujmowanie przychodów w sporządzanym sprawozdaniu w taki sposób, aby wskazać transfer towarów lub usług na rzecz klientów w takiej kwocie, która odzwierciedla wysokość wynagrodzenia (tj. płatność), którego spółka spodziewa się otrzymać w zamian za te towary lub usługi. Zgodnie z nowymi regulacjami przychód powstaje w momencie, gdy kontrola nad towarami lub usługami przechodzi w ręce klienta. Standard wprowadził 5-etapowe podejście rozpoznania przychodów:

 - 1) Identyfikacja umów z klientami, przez których rozumie się strony, które zawarły umowę z jednostką w celu nabycia dóbr lub usług, będących efektem zwykłej działalności jednostki, w zamian za wynagrodzenie.
 - 2) Identyfikacja umownych zobowiązań do wykonania świadczeń.
 - 3) Określenie ceny transakcji. Ustalając cenę transakcyjną, oprócz wynagrodzenia podstawowego należy dodatkowo rozważyć inne składniki takie jak: wynagrodzenie zmienne, wynagrodzenie niepieniężne, które należy wycenić w wartości godziwej, czynniki związane z finansowaniem ceny (przez sprzedającego lub kupującego) np. dyskonto wynikające z odstępu czasowego między realizacją obowiązku świadczenia a płatnością za jego realizację lub kwoty płacone w związku z realizacją zobowiązań umowy.
 - 4) Alokacja ceny transakcji do umownych zobowiązań do realizacji świadczeń. Najlepszą podstawą do ustalenia ceny indywidualnej jest cena, za jaką jednostka może oddzielnie sprzedać dane dobro lub usługę.
 - 5) Ujęcie przychodów w chwili wypełnienia zobowiązań przez jednostkę. Obowiązek realizacji świadczeń uznaje się za spełniony w chwili przeniesienia na klienta kontroli nad dobrami lub usługami będącymi przedmiotem umowy.
- **Objaśnienia do MSSF 15 "Przychody z umów z klientami"** - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku lub później. Zmiana dostarczyła dodatkowych wyjaśnień odnośnie pewnych wymagań oraz wprowadza dodatkowe zwolnienie dla jednostek wprowadzających MSSF 15 "Przychody z umów z klientami".
- **MSSF 9 "Instrumenty finansowe"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku lub później. Kluczowe zmiany wprowadzone przez nowy standard dotyczą:

 - 1) Zmiany zasad klasyfikacji i wyceny aktywów finansowych, które oparte są o model biznesowy, w którym są zarządzane, oraz charakterystykę przepływów pieniężnych. Dotychczas stosowane kategorie aktywów finansowych zostały zastąpione nowymi, tj. wycenianymi według:
 - zamortyzowanego kosztu,
 - według wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody,
 - według wartości godziwej przez wynik finansowy.
 Zmieniony standard obowiązuje wycenę udziałów w spółkach nienotowanych w wartości godziwej i znacznie ogranicza dotychczasową możliwość wyceny według kosztu.
 - 2) Wprowadzenia nowego modelu oceny utraty wartości aktywów finansowych, który zastępuje koncepcję strat poniesionych, koncepcją strat oczekiwanych.
 - 3) Modelu rachunkowości zabezpieczeń.
- **Zmiany do MSSF 2 "Płatności na bazie akcji"** - zatytułowane Klasyfikacja i wycena transakcji płatności na bazie akcji – obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku lub później. Niniejsza zmiana do MSSF 2 wyjaśnia, że wartość godziwą płatności opartych na akcjach rozliczanych w środkach pieniężnych należy ustalać w taki sposób, jak w przypadku płatności rozliczanych w instrumentach kapitałowych. Zmiana standardu wprowadziła wymóg urealnienia zobowiązania poprzez uwzględnienie każdej zmiany wartości w wyniku finansowym przed zmianą klasyfikacji ze zobowiązań na kapitał własny. Koszt ujęty po modyfikacji bazuje na wartości godziwej z dnia modyfikacji. Zmiana wprowadza wyjątek, zgodnie z którym płatność środków pieniężnych do organu skarbowego jest traktowana, jako część rozliczenia w formie instrumentów kapitałowych. Jednostka powinna ujawnić szacunkową kwotę, jaką spodziewa się wpłacić do organu skarbowego z tytułu tego podatku. Na moment pierwszego zastosowania tej zmiany, reklasyfikacja zobowiązania na kapitał własny nie będzie miała wpływu na wynik finansowy.
- **Zmiany do MSSF 4 "Umowy ubezpieczeniowe": Zastosowanie MSSF 9 "Instrumenty finansowe" wraz z MSSF 4 "Umowy ubezpieczeniowe"** obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku lub później. Zmiany wprowadzają dwie opcje dla podmiotów wystawiających umowy ubezpieczeniowe: czasowe zwolnienie z zastosowania MSSF 9 oraz ujmowanie w pozostałych całkowitych dochodach skutków wyceny określonych aktywów i zobowiązań finansowych, które zgodnie z MSSF 9 powinny podlegać ujęciu w ramach zysków i strat.
- **Zmiany do MSSF 1 oraz MSR 28 w wyniku "Poprawki do MSSF (cykl 2014-2016)"** - dokonane zmiany w ramach procedury wprowadzania dorocznych poprawek do MSSF ukierunkowane głównie na rozwiązywanie niezgodności i uściślenie słownictwa. Zmiany do MSSF 1 oraz MSR 28 obowiązują w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku lub później.
- **Interpretacja KIMSF 22 zatytułowana Transakcje w walutach obcych i płatności zaliczkowe** – obowiązująca w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku lub później. Interpretacja wyjaśnia ujęcie transakcji obejmujących otrzymanie lub zapłatę zaliczki w walucie obcej.

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

- **Zmiany do MSR 40 "Nieruchomości inwestycyjne"** zatytułowane Reklasyfikacja nieruchomości inwestycyjnych - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku lub później. Zmiany poruszają kwestię czy nieruchomość inwestycyjna w budowie powinna zostać przeniesiona z zapasów do nieruchomości inwestycyjnych, jeśli nastąpi wyraźna zmiana w jej użytkowaniu.

Wpływ na skonsolidowane sprawozdanie finansowe:

Poniżej zaprezentowano wpływ na stosowaną politykę (zasady) rachunkowości następujących opublikowanych standardów:

- **MSSF 9 "Instrumenty finansowe"** - wejście w życie MSSF 9 miało wpływ na niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy w zakresie opisanym poniżej.

Zmiana zasad klasyfikacji i wyceny aktywów finansowych

Zmiana zasad klasyfikacji spowodowała zmianę klasyfikacji aktywów finansowych w sprawozdaniu finansowym Grupy. Instrumenty klasyfikowane wcześniej przez Grupę do kategorii pożyczek i należności spełniły warunki klasyfikacji do aktywów wycenianych według zamortyzowanego kosztu, więc wejście w życie MSSF 9 nie spowodowało zmiany zasad ich wyceny. Udziały i akcje posiadane przez Grupę w spółkach nienotowanych na aktywnych rynkach były wyceniane w cenie nabycia pomniejszonej o ewentualne odpisy z tytułu utraty wartości. Na dzień 31 grudnia 2017 roku Grupa w ramach udziałów w spółkach nienotowanych prezentowała głównie wartość udziałów w Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 6.021 tysięcy złotych. W wyniku pierwszego zastosowania MSSF 9 Grupa dokonała wyceny do wartości godziwej udziałów w Euroterminal Sławków Sp. z o.o. Ustalona w wyniku wyceny wartość godziwa udziałów wyniosła 4.883 tysięcy złotych. Zgodnie z przyjętymi zmianami do polityki rachunkowości efekt wyceny do wartości godziwej inwestycji w instrumenty kapitałowe jest ujmowany w pozostałych całkowitych dochodach. W sprawozdaniu z sytuacji finansowej skutki wyceny inwestycji w instrumenty kapitałowe prezentowane są jako pozostałe składniki kapitału własnego.

Udziały w pozostałych spółkach nienotowanych na aktywnych rynkach wyceniane są w koszcie, który na dzień 1 stycznia 2018 roku wynosił 2.096 tysięcy złotych, z uwzględnieniem odpisów aktualizujących w kwocie 832 tysięcy złotych. Zdaniem Grupy, z uwagi na ograniczenia w zakresie dostępnych informacji, ten sposób wyceny odzwierciedla wartość godziwą powyższych aktywów.

Na dzień pierwszego zastosowania MSSF 9 Grupa dokonała przekształcenia danych wynikających z Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy sporządzonego za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2017 roku w następujący sposób:

- skutki wyceny udziałów w Euroterminal Sławków Sp. z o.o. do wartości godziwej na dzień 1 stycznia 2018 roku w kwocie 1.138 tysięcy złotych pomniejszyły pozostałe aktywa finansowe oraz pozostałe składniki kapitału własnego,
- ujęty w poprzednich okresach odpis aktualizujący wartość inwestycji w instrumenty kapitałowe w kwocie 11.811 tysięcy złotych powiększył zyski zatrzymane oraz pomniejszył pozostałe składniki kapitału własnego.

Poniżej przedstawiono zmiany w klasyfikacji i wycenie aktywów finansowych w związku z wejściem w życie MSSF 9:

MSR 39		MSSF 9	
Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Metoda wyceny	Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Metoda wyceny
Instrumenty finansowe zabezpieczające		Instrumenty finansowe zabezpieczające	
Instrumenty pochodne	w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody	Instrumenty pochodne	w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody
Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży		Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody	
Udziały w spółkach nienotowanych	według kosztu pomniejszonego o odpisy aktualizujące	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody
Pożyczki i należności		Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	
Należności z tytułu dostaw i usług	według zamortyzowanego kosztu	Należności z tytułu dostaw i usług	według zamortyzowanego kosztu
Należności z tytułu sprzedaży aktywów trwałych	według zamortyzowanego kosztu	Należności z tytułu sprzedaży aktywów trwałych	według zamortyzowanego kosztu
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	według zamortyzowanego kosztu	Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	według zamortyzowanego kosztu
Pożyczki udzielone	według zamortyzowanego kosztu	Pożyczki udzielone	według zamortyzowanego kosztu
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	według zamortyzowanego kosztu	Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	według zamortyzowanego kosztu

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

Model oceny utraty wartości aktywów finansowych

Wdrożony przez Grupę nowy model utraty wartości aktywów finansowych opiera się na analizie prawdopodobieństwa poniesionych strat kredytowych należności z tytułu dostaw i usług. Prawdopodobieństwo poniesionych strat kredytowych zostało oszacowane na podstawie historycznej analizy odzyskiwalności sald należności z tytułu dostaw i usług w określonych przedziałach wiekowania. Ustalona kwota dodatkowego odpisu aktualizującego wartość należności z tytułu dostaw i usług wynikająca z wdrożenia MSSF 9 wyniosła 3.299 tysięcy złotych.

Wdrożenie MSSF 9 nie miało wpływu na utratę wartości pozostałych aktywów finansowych o charakterze dłużnym.

Zmiany wynikające z zastosowania MSSF 9 w zakresie modelu utraty wartości aktywów finansowych zostały ujęte na dzień 1 stycznia 2018 roku w następujący sposób:

- należności z tytułu dostaw i usług uległy zmniejszeniu o kwotę 3.299 tysięcy złotych,
- aktywa z tytułu podatku odroczonego uległy zwiększeniu o kwotę 627 tysięcy złotych,
- zyski zatrzymane uległy zmniejszeniu o kwotę 2.672 tysięcy złotych.

Rachunkowość zabezpieczeń

Wprowadzone zmiany w zakresie rachunkowości zabezpieczeń w przypadku Grupy dotyczyły głównie kwestii dokumentacyjnych w związku z powyższym wejście w życie MSSF 9 w tym zakresie nie wpłynęło na sytuację finansową i majątkową Grupy.

Grupa skorzystała z przepisów przejściowych MSSF 9 umożliwiających brak przekształcenia danych porównawczych w zakresie zmian dotyczących klasyfikacji i wyceny utraty wartości aktywów finansowych, w związku z czym przekształciła dane jedynie na dzień pierwszego zastosowania MSSF 9, tj. 1 stycznia 2018 roku. Przekształcenie zostało przedstawione w poniższych tabelach. Odpowiednio przekształcono informacje w notach objaśniających do niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Poniżej zaprezentowano wpływ wdrożenia MSSF 9 na skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej na dzień 1 stycznia 2018 roku:

	Stan na 01/01/2018 (zbadane)	Wycena inwestycji w instrumenty kapitałowe	Model utraty wartości aktywów finansowych	Stan na 01/01/2018 (przekształcone)
AKTYWA				
Aktywa trwałe				
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	10 537	(1 138)	-	9 399
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	133 583	-	627	134 210
Aktywa trwałe razem	4 947 407	(1 138)	627	4 946 896
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	729 535	-	(3 299)	726 236
Aktywa obrotowe razem	1 694 153	-	(3 299)	1 690 854
AKTYWA RAZEM	6 641 560	(1 138)	(2 672)	6 637 750
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA				
Kapitał własny				
Pozostałe składniki kapitału własnego	4 872	(12 949)	-	(8 077)
Zyski zatrzymane	411 358	11 811	(2 672)	420 497
Kapitał własny razem	3 334 779	(1 138)	(2 672)	3 330 969
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 641 560	(1 138)	(2 672)	6 637 750

- **MSSF 15 "Przychody z umów z klientami"** - z uwagi na fakt, iż Grupa generuje przede wszystkim przychody ze świadczenia usług transportu kolejowego wejście w życie MSSF 15 dotyczyło przede wszystkim umów przewozowych. W wyniku przeprowadzonych prac stwierdzono, iż w umowach handlowych występuje zmienny element wynagrodzenia wynikający z:
 - możliwości nałożenia kar na klienta w związku z niewywiązaniem się przez niego z zapisów umownych dotyczących przewiezienia określonego wolumenu ładunku w okresie trwania umowy,
 - możliwości nałożenia kary na Grupę przez klienta w przypadku nie przewiezienia zleconej masy.
 Dotychczas kary te były prezentowane jako pozostałe przychody lub koszty operacyjne, w zależności od charakteru kary. Zgodnie z nowym standardem powyższe kary traktowane są jako element przychodów ze sprzedaży. Na podstawie MSSF 15 C3 a) Zarząd Jednostki dominującej zdecydował, że standard zostanie wdrożony retrospektywnie zgodnie z wymogami MSR 8 "Zasady (polityki) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych oraz korygowanie błędów" z możliwością uwzględnienia wskazówek zawartych w punkcie C5. Zastosowanie tego podejścia nie skutkowało korektą kapitałów własnych Grupy na dzień pierwszego zastosowania MSSF 15. Zgodnie z wcześniej stosowanymi zasadami rachunkowości w okresie od 1 stycznia 2017 roku do 31 marca 2017 roku ujęto w pozostałych kosztach operacyjnych rezerwy na kary nałożone przez klienta wynikające z braku przewiezienia zleconego wolumenu masy towarowej w kwocie 174 tysięcy złotych. W związku z opisanymi zmianami Grupa przekształciła dane porównawcze.

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

Poniżej zaprezentowano przekształcenie danych porównawczych. Odpowiednio przekształcono również informacje prezentowane w dodatkowych notach objaśniających do niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Poniżej zaprezentowano wpływ wdrożenia MSSF 15 na skonsolidowane sprawozdanie z całkowitych dochodów za okres 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2017 roku:

	3 miesiące do 31/03/2017 (opublikowane)	Kary wynikające z umów sprzedażowych	3 miesiące do 31/03/2017 (przekształcone)
Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych	1 077 580	(174)	1 077 406
Przychody z działalności operacyjnej razem	1 100 201	(174)	1 100 027
Pozostałe koszty operacyjne	8 588	(174)	8 414
Koszty działalności operacyjnej razem	1 097 025	(174)	1 096 851
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	3 176	-	3 176
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	98	-	98
ZYSK / (STRATA) NETTO	(1 434)	-	(1 434)
Pozostałe całkowite dochody razem	(17 040)	-	(17 040)
CAŁKOWITE DOCHODY RAZEM	(18 474)	-	(18 474)

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 dotyczą one Grupy lub też nie spowodują one istotnego wpływu na aktualnie stosowaną politykę (zasady) rachunkowości.

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

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różnią się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które według stanu na dzień 31 marca 2018 roku nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie:

- MSSF 16 "Leasing"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2019 roku lub później. Zgodnie z MSSF 16 leasingobiorca ujmuje prawo do użytkowania składnika aktywów oraz zobowiązanie z tytułu leasingu. Prawo do użytkowania składnika aktywów jest traktowane podobnie jak inne aktywa niefinansowe i odpowiednio amortyzowane. Zobowiązania z tytułu leasingu wycenia się początkowo w wartości bieżącej opłat leasingowych płatnych w okresie leasingu, zdyskontowanej o stopę zawartą w leasingu, jeżeli jej ustalenie nie jest trudne. Jeżeli nie można łatwo określić tej stopy, leasingobiorca stosuje krańcową stopę procentową
- Zmiany do MSSF 9 "Instrumenty finansowe"** z tytułowane Przedpłaty z ujemną kompensatą - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2019 roku lub później. Zmiany te umożliwiają jednostkom wycenę według zamortyzowanego kosztu niektórych aktywów finansowych podlegających przedpłacie z tak zwaną ujemną kompensatą.
- Zmiany do MSR 28 "Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach"** - Długoterminowe udziały w jednostkach stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach (obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2019 roku lub później). Zmiany wprowadzono w celu wyjaśnienia, że jednostka stosuje MSSF 9 (w tym regulacje dotyczące utraty wartości) do długoterminowych udziałów w jednostkach stowarzyszonych lub wspólnych przedsięwzięciach, które wchodzi w skład inwestycji netto w jednostkę stowarzyszoną lub wspólne przedsięwzięcie, w stosunku do których nie zastosowano metody praw własności. Zmiany usuwają również paragraf 41, ponieważ uznano, że paragraf ten jedynie powtórzył wymogi zawarte w MSSF 9 i wywoływał zamieszanie w kwestii rozliczania długoterminowych udziałów.
- Zmiany do różnych standardów "Poprawki do MSSF (cykl 2015-2017)"** - dokonane zmiany w ramach procedury wprowadzania dorocznych poprawek do MSSF (MSSF 3, MSSF 11, MSR 12 oraz MSR 23) ukierunkowane głównie na rozwiązywanie niezgodności i uściślenie słownictwa (obowiązują w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2019 roku lub później).
- Zmiany do MSR 19 "Świadczenia pracownicze"** - Zmiana, ograniczenie lub rozliczenie planu (obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2019 roku lub później). Zmiany wymagają aby po zmianie planu zastosować zaktualizowane założenia do wyceny w celu ustalenia bieżących kosztów usług i odsetek netto za pozostałą część okresu sprawozdawczego.
- Interpretacja KIMSF 23 z tytułowana Niepewność w zakresie ustalania podatku dochodowego** - obowiązująca w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2019 roku lub później. Interpretacja ma zastosowanie przy ustalaniu dochodu do opodatkowania (straty podatkowej), podstawy opodatkowania, niewykorzystanych strat podatkowych, niewykorzystanych ulg podatkowych, stawek podatkowych, jeśli istnieje niepewność co do sposobu traktowania podatku dochodowego zgodnie z MSR 12.
- Zmiany w zakresie referencji do Założeń Konceptyjnych MSSF** - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2020 roku lub później.

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

- MSSF 17 "Umowy ubezpieczeniowe"** - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2021 roku lub później. Celem standardu jest wprowadzenie jednolitych, sformalizowanych zasad rachunkowości, mających zastosowanie do kontraktów ubezpieczeniowych. Nowy standard stanowi, że zobowiązania ubezpieczeniowe wycenia się według bieżącej wartości realizacji zobowiązania oraz wprowadza jednolite zasady wyceny i prezentacji dla wszystkich rodzajów umów ubezpieczenia. MSSF 17 zastępuje MSSF 4 "Umowy ubezpieczeniowe" i powiązane interpretacje.

Wpływ na skonsolidowane sprawozdanie finansowe:

- MSSF 16 "Leasing"** - wstępna analiza wpływu MSSF 16 na stosowane zasady rachunkowości wykazała, iż Grupa będzie musiała ująć retrospektywnie w sprawozdaniu finansowym istotne aktywa i zobowiązania, które obecnie są objęte długoterminowymi umowami leasingu operacyjnego, najmu bądź dzierżawy. Wdrożenie MSSF 16 wpłynie na sprawozdanie finansowe w następującym zakresie:
 - w sprawozdaniu z sytuacji finansowej nastąpi wzrost aktywów trwałych (głównie grunty, budynki i budowle) oraz zobowiązań z tytułu leasingu. Grupa planuje prezentować prawa do użytkowania aktywów w odrębnej linii sprawozdania z sytuacji finansowej. W pozycji tej prezentowane będą również składniki aktywów użytkowane na podstawie aktualnie obowiązujących umów leasingu finansowego zgodnie z MSR 17,
 - w sprawozdaniu z całkowitych dochodów nastąpi wzrost kosztów amortyzacji i kosztów finansowych oraz zmniejszenie kosztów usług obcych.
 W wyniku powyższych zmian nastąpi wzrost zadłużenia netto oraz wskaźnika zadłużenie netto / EBITDA. Obecnie Grupa jest w trakcie szczegółowej identyfikacji umów podlegających nowym wymogom standardu oraz wstępnego opracowywania możliwych modeli wyceny i ujęcia powyższych umów w sprawozdaniu finansowym. Na obecnym etapie nie jest możliwe określenie liczbowego wpływu MSSF 16 na sprawozdanie finansowe Grupy.

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 dotyczą one Grupy lub też nie spowodują one istotnego wpływu na aktualnie stosowaną politykę (zasady) rachunkowości.

4. Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku zmiany istotnych wielkości szacunkowych dotyczyły następujących pozycji:

- rzeczowe aktywa trwałe** – na dzień 31 grudnia 2017 roku Grupa dokonała aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego w związku z odnotowanym na rynku wzrostem cen złomu w stosunku do cen przyjętych przez Grupę do wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego w poprzednich okresach. Podwyższenie wartości rezydualnej i zmniejszenie podstawy naliczania odpisów amortyzacyjnych spowodowało spadek kosztów amortyzacji w pierwszym kwartale 2018 roku o około 7.500 tysięcy złotych.
- rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych** – zmiana rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 31 marca 2018 roku wynika głównie ze zmiany rezerwy na niewykorzystane urlopy w wysokości 12.465 tysięcy złotych. Wycena rezerw na świadczenia pracownicze wycenianych metodą aktuarialną opiera się na założeniach przyjętych do wyceny na dzień 31 grudnia 2017 roku. Efekt przeliczenia został przedstawiony w **Nocie 24** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.
- odroczony podatek dochodowy** – efekt przeliczonego salda odroczonego podatku dochodowego na dzień 31 marca 2018 roku został przedstawiony w **Nocie 9** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku nie miały miejsca inne zmiany założeń przyjętych przez Zarząd Jednostki dominującej przy ustalaniu wielkości szacunkowych, które miałyby istotny wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.



5. Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych

Struktura przychodów ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych

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



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

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017 (*)
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	1 022 885	909 305
Przychody z pozostałej działalności transportowej	42 539	39 407
Przychody bocznicowe i trakcyjne	61 970	60 803
Przychody przeładunkowe	25 240	19 091
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	15 492	16 218
Pozostałe przychody, w tym:		
Wynajem składników majątku	7 729	10 626
Przychody z tytułu usług agencji celnych	3 828	4 060
Sprzedaż wyrobów gotowych	1 648	4 705
Naprawy taboru	2 629	5 511
Inne	8 547	7 680
Razem	1 192 507	1 077 406

(*) Dane za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2017 roku zostały przekształcone w związku z retrospektywnym zastosowaniem MSSF 15, co opisano w **Nocie 3** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Informacje geograficzne

Grupa definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. Głównym obszarem geograficznym działalności Grupy jest Polska.

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

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017 (*)
Polska	838 621	737 887
Czechy	144 358	148 815
Niemcy	64 320	57 573
Słowacja	35 494	27 298
Włochy	18 448	25 131
Pozostałe kraje	91 266	80 702
Razem	1 192 507	1 077 406

(*) Dane za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2017 roku zostały przekształcone w związku z retrospektywnym zastosowaniem MSSF 15, co opisano w **Nocie 3** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Aktywa trwałe z wyłączeniem instrumentów finansowych i aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego w rozbiciu na lokalizacje przedstawiają się następująco:

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Polska	3 986 786	3 984 039
Czechy	804 112	804 841
Pozostałe kraje	13 727	12 570
Razem	4 804 625	4 801 450

Informacje o wiodących klientach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2017 roku udziały w sprzedaży usług i wyrobów gotowych do jednej grupy kapitałowej przekraczały 10% i wynosiły odpowiednio 10,8% oraz 12,3% sumy przychodów ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych.

6. Koszty rodzajowe
Amortyzacja i odpisy aktualizujące

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych	132 524	139 543
Amortyzacja aktywów niematerialnych	4 491	4 298
Razem	137 015	143 841

Zużycie materiałów i energii

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Zużycie paliwa	54 296	45 592
Zużycie materiałów	22 763	24 395
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	108 229	100 710
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy aktualizujące wartość zapasów	102	(393)
Pozostałe	726	339
Razem	186 116	170 643

Usługi obce

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Usługi dostępu do linii zarządców infrastruktury	171 472	161 720
Usługi remontowe	8 700	6 704
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	46 915	39 525
Usługi transportowe	113 208	111 630
Usługi telekomunikacyjne	1 575	1 943
Usługi prawne, doradcze i podobne	3 095	4 471
Usługi informatyczne	10 661	11 460
Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych	6 524	6 583
Usługi przeładunkowe	3 808	5 133
Usługi rekultywacyjne	14 191	8 608
Pozostałe usługi	13 848	14 229
Razem	393 997	372 006

Koszty świadczeń pracowniczych

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Wynagrodzenia	293 204	270 809
Koszty ubezpieczeń społecznych	62 879	58 957
Koszty odpisów na ZFŚS	6 586	6 627
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	10 194	10 987
Świadczenia po okresie zatrudnienia	1 831	2 259
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	24 285	21 546
Razem	398 979	371 185

Pozostałe koszty rodzajowe

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Podróże służbowe	7 974	7 538
Ubezpieczenia	3 688	3 224
Reklama i reprezentacja	784	1 366
Pozostałe	814	928
Razem	13 260	13 056

7. Pozostałe przychody i koszty operacyjne

Pozostałe przychody operacyjne

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Zyski ze zbycia		
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	922	6 186
Rozwiązane odpisy aktualizujące		
Należności z tytułu dostaw i usług	4 525	1 129
Pozostałe należności	9	5
Pozostałe		
Kary i odszkodowania	3 281	3 510
Rozwiązanie pozostałych rezerw	239	692
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	1 301	554
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	75	-
Dotacje	51	141
Inne	529	484
Razem	10 932	12 701

Pozostałe koszty operacyjne

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017 (*)
Utworzone odpisy aktualizujące		
Należności z tytułu dostaw i usług	4 004	785
Pozostałe		
Kary i odszkodowania	2 235	1 963
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	595	738
Pozostałe rezerwy	1 568	155
Koszty sądowe i egzekucyjne	245	346
Koszty świadczeń przejazdowych dla osób niebędących pracownikami	359	293
Odsetki od zobowiązań handlowych i pozostałych	164	141
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	2 611
Przekazane darowizny	39	1 013
Inne	338	369
Razem	9 547	8 414

(*) Dane za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2017 roku zostały przekształcone w związku z retrospektywnym zastosowaniem MSSF 15, co opisano w **Nocie 3** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

8. Przychody i koszty finansowe

Przychody finansowe

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Przychody odsetkowe		
Lokaty i rachunki bankowe	2 495	2 500
Udzielone pożyczki	188	81
Pozostałe	-	26
Pozostałe		
Zyski z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w wartości godziwej przez wynik finansowy, w tym:		
Wycena zobowiązania z tytułu opcji put na udziały niedające kontroli	-	5 359
Wycena walutowych kontraktów forward	-	114
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	2 007
Razem	2 683	10 087

8. Przychody i koszty finansowe (cd.)
Koszty finansowe

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Koszty odsetkowe		
Odsetki od kredytów i pożyczek	6 686	7 353
Odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego	1 329	1 580
Odsetki od zobowiązań długoterminowych	4	262
Pozostałe	2	813
Pozostałe		
Straty z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w wartości godziwej przez wynik finansowy, w tym:		
Wycena walutowych kontraktów forward	31	-
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	4 870	4 920
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	2	-
Inne	221	256
Razem	13 145	15 184

9. Podatek dochodowy
Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Bieżący podatek dochodowy		
Bieżące obciążenie podatkowe	22 609	10 609
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	663	395
Odroczony podatek dochodowy		
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	(9 158)	(9 472)
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	14 114	1 532

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

Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Podatek odroczony od przeszacowania wartości godziwej instrumentów finansowych wyznaczonych jako zabezpieczenie przepływów pieniężnych	(1 495)	3 687
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach ⁽¹⁾	1 661	(4 863)
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	166	(1 176)

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

9. Podatek dochodowy (cd.)

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego

3 miesiące do 31/03/2018	Stan na 01/01/2018	Ujęte w wyniku	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia saldo podatku odroczonego ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Stan na 31/03/2018
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego:					
Rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży (w tym leasing finansowy)	(144 084)	(1 985)	-	(1 844)	(147 913)
Zapasy	(1 924)	(1 007)	-	5	(2 926)
Należności - odpisy aktualizujące ⁽¹⁾	8 432	(63)	-	22	8 391
Naliczone odsetki dotyczące aktywów	(333)	(97)	-	-	(430)
Naliczone odsetki dotyczące zobowiązań	153	(4)	-	-	149
Rezerwy na świadczenia pracownicze	125 819	2 459	-	44	128 322
Pozostałe rezerwy	6 386	86	-	37	6 509
Rozliczenia międzyokresowe kosztów	1 151	3 869	-	-	5 020
Rozliczenia międzyokresowe przychodów	(3 351)	534	-	-	(2 817)
Niewypłacone świadczenia pracownicze	1 831	5 825	-	1	7 657
Różnice kursowe	(1 671)	(197)	878	-	(990)
Wycena instrumentów pochodnych	(2 647)	303	617	-	(1 727)
Pozostałe	-	1 460	-	(1)	1 459
Niewykorzystane straty podatkowe ⁽²⁾	37 030	(2 025)	-	75	35 080
Razem	26 792	9 158	1 495	(1 661)	35 784

⁽¹⁾ Dane na dzień 1 stycznia 2018 roku zostały przekształcone w związku z wdrożeniem MSSF 9, co opisano w **Nocie 3** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

⁽²⁾ Na dzień 31 marca 2018 roku aktywa z tytułu podatku odroczonego od strat podatkowych do wykorzystania w przyszłych okresach reprezentowały stratę Jednostki dominującej w kwocie 138.594 tysięcy złotych oraz spółek zależnych w kwocie 46.050 tysięcy złotych. Strata podatkowa w kwocie 165.938 tysięcy złotych będzie możliwa do odliczenia w trakcie kolejnych pięciu lat podatkowych po zakończeniu funkcjonowania podatkowej grupy kapitałowej. Pozostałe straty podatkowe są możliwe do rozliczenia w trakcie kolejnych pięciu lat podatkowych od daty powstania. Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej na dzień 31 marca 2018 roku nie istnieje ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów.



9. Podatek dochodowy (cd.)

3 miesiące do 31/03/2017	Stan na 01/01/2017	Ujęte w wyniku	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia saldo podatku odroczonego ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Stan na 31/03/2017
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego:					
Rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży (w tym leasing finansowy)	(183 033)	12 033	-	5 478	(165 522)
Zobowiązania długoterminowe	(97)	50	-	-	(47)
Zapasy	936	(1 328)	-	(15)	(407)
Należności - odpisy aktualizujące	7 138	(71)	-	(28)	7 039
Naliczone odsetki dotyczące aktywów	(241)	(244)	-	-	(485)
Naliczone odsetki dotyczące zobowiązań	182	(23)	-	-	159
Rezerwy na świadczenia pracownicze	118 565	1 845	-	(120)	120 290
Pozostałe rezerwy	3 904	818	-	(126)	4 596
Rozliczenia międzyokresowe kosztów	6 008	2 282	-	-	8 290
Rozliczenia międzyokresowe przychodów	(3 080)	(3 237)	-	-	(6 317)
Niewypłacone świadczenia pracownicze	7 375	(476)	-	(3)	6 896
Różnice kursowe	2 235	(529)	(1 836)	-	(130)
Wycena instrumentów pochodnych	218	(22)	(1 851)	-	(1 655)
Pozostałe	-	1 518	-	(2)	1 516
Niewykorzystane straty podatkowe ⁽¹⁾	40 769	(3 144)	-	(321)	37 304
Razem	879	9 472	(3 687)	4 863	11 527

⁽¹⁾ Na dzień 31 marca 2017 roku aktywa z tytułu podatku odroczonego od strat podatkowych do wykorzystania w przyszłych okresach reprezentowały stratę Jednostki dominującej w kwocie 139.330 tysięcy złotych oraz spółek zależnych w kwocie 57.002 tysięcy złotych.

Straty podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Na dzień bilansowy nie zostały wykazane aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego od następujących strat podatkowych	122 250	113 508

Kwota strat podatkowych nieujętych w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku na dzień 31 marca 2018 roku reprezentuje straty spółek Grupy AWT w wysokości 113.105 tysięcy złotych (AWT B.V. w wysokości 60.443 tysięcy złotych, AWT a.s. w wysokości 26.039 tysięcy złotych, AWT Rail HU Zrt. w wysokości 15.363 tysięcy złotych oraz AWT Cechofracht a.s. w wysokości 11.260 tysięcy złotych) oraz stratę PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w wysokości 7.540 tysięcy złotych i CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o. w wysokości 1.605 tysięcy złotych. Natomiast na dzień 31 grudnia 2017 roku kwota strat podatkowych nieujętych w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku reprezentowała straty spółek Grupy AWT w wysokości 104.345 tysięcy złotych (AWT B.V. w wysokości 59.073 tysięcy złotych, AWT a.s. w wysokości 27.389 tysięcy złotych, AWT Rail HU Zrt. w wysokości 17.883 tysięcy złotych) oraz stratę PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w wysokości 7.558 tysięcy złotych i CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o. w wysokości 1.605 tysięcy złotych.

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

Rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023 i później	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	983	20 920	22 603	41 909	7 619	28 216	122 250

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 grudnia 2017 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego przedstawiały się następująco:

Rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023 i później	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	2 229	20 895	19 886	36 741	12 476	21 281	113 508

10. Rzeczowe aktywa trwałe

Zmiana stanu rzeczowych aktywów trwałych

3 miesiące do 31/03/2018	Grunty	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	Razem
Wartość brutto							
Stan na 1 stycznia 2018 roku	157 192	757 406	405 900	6 125 175	39 432	41 263	7 526 368
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Nabycie	-	-	-	-	-	129 872	129 872
Leasing finansowy	-	-	766	-	-	-	766
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	266	1 764	626	13 425	37	256	16 374
Rozliczenie środków trwałych w budowie	15	522	2 120	125 100	132	(127 889)	-
Sprzedaż	-	-	(267)	(1 641)	-	-	(1 908)
Likwidacja	-	(15)	(836)	(70 157)	(75)	(1)	(71 084)
Pozostałe	-	1	630	22	(653)	-	-
Stan na 31 marca 2018 roku	157 473	759 678	408 939	6 191 924	38 873	43 501	7 600 388
Skumulowane umorzenie							
Stan na 1 stycznia 2018 roku	-	195 696	270 627	2 189 999	31 610	-	2 687 932
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Koszty amortyzacji	-	8 903	8 998	113 896	727	-	132 524
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	-	279	215	2 557	12	-	3 063
Sprzedaż	-	-	(210)	(1 556)	-	-	(1 766)
Likwidacja	-	(15)	(725)	(68 173)	(75)	-	(68 988)
Pozostałe	-	1	612	(4)	(619)	-	(10)
Stan na 31 marca 2018 roku	-	204 864	279 517	2 236 719	31 655	-	2 752 755
Skumulowana utrata wartości							
Stan na 1 stycznia 2018 roku	2 378	364	317	144 759	8	2 628	150 454
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	3	2	-	300	-	-	305
Likwidacja	-	-	-	(160)	-	-	(160)
Stan na 31 marca 2018 roku	2 381	366	317	144 899	8	2 628	150 599
Wartość netto							
Stan na 1 stycznia 2018 roku	154 814	561 346	134 956	3 790 417	7 814	38 635	4 687 982
<i>w tym leasing finansowy</i>	-	-	10 796	253 155	-	-	263 951
Stan na 31 marca 2018 roku	155 092	554 448	129 105	3 810 306	7 210	40 873	4 697 034
<i>w tym leasing finansowy</i>	-	-	9 779	225 953	-	-	235 732

10. Rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

3 miesiące do 31/03/2017	Grunty	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	Razem
Wartość brutto							
Stan na 1 stycznia 2017 roku	162 389	742 757	381 563	5 925 512	39 889	44 274	7 296 384
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Nabycie	-	-	-	-	-	85 734	85 734
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	(795)	(5 169)	(1 846)	(38 855)	(95)	(476)	(47 236)
Rozliczenie środków trwałych w budowie	10	1 382	5 947	80 426	96	(87 861)	-
Sprzedaż	(878)	(231)	(415)	(3 833)	(23)	-	(5 380)
Likwidacja	-	(4 033)	(546)	(59 839)	(35)	-	(64 453)
Pozostałe	(686)	(3 280)	(343)	(4 303)	(1 161)	-	(9 773)
Stan na 31 marca 2017 roku	160 040	731 426	384 360	5 899 108	38 671	41 671	7 255 276
Skumulowane umorzenie							
Stan na 1 stycznia 2017 roku	-	167 999	241 431	1 953 606	31 223	-	2 394 259
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Koszty amortyzacji	-	8 308	8 691	121 883	661	-	139 543
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	-	(462)	(344)	(5 184)	(18)	-	(6 008)
Sprzedaż	-	(11)	(311)	(3 486)	(23)	-	(3 831)
Likwidacja	-	(3 158)	(532)	(41 365)	(35)	-	(45 090)
Pozostałe	-	(3 280)	(342)	(4 108)	(1 161)	-	(8 891)
Stan na 31 marca 2017 roku	-	169 396	248 593	2 021 346	30 647	-	2 469 982
Skumulowana utrata wartości							
Stan na 1 stycznia 2017 roku	2 380	1 924	317	194 486	8	2 460	201 575
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Sprzedaż	-	-	-	(5)	-	-	(5)
Likwidacja	-	(829)	-	(7 971)	-	-	(8 800)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	(9)	(4)	-	(1 631)	-	-	(1 644)
Stan na 31 marca 2017 roku	2 371	1 091	317	184 879	8	2 460	191 126
Wartość netto							
Stan na 1 stycznia 2017 roku	160 009	572 834	139 815	3 777 420	8 658	41 814	4 700 550
<i>w tym leasing finansowy</i>	-	-	8 633	319 689	-	-	328 322
Stan na 31 marca 2017 roku	157 669	560 939	135 450	3 692 883	8 016	39 211	4 594 168
<i>w tym leasing finansowy</i>	-	-	7 247	309 960	-	-	317 207



11. Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Szczegółowe informacje o jednostkach wycenianych MPW

Nazwa jednostki wycenianej MPW	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Grupę		Wartość bilansowa	
	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	20,0%	20,0%	656	483
Pol - Rail S.r.l	50,0%	50,0%	9 192	8 437
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	50,0%	50,0%	14 529	18 885
Transgaz S.A.	64,0%	64,0%	6 614	6 362
Trade Trans Finance Sp. z o.o.	100,0%	100,0%	8 048	7 935
Rentrans Cargo Sp. z o.o.	29,3%	29,3%	7 761	7 889
PPHU „Ukpol” Sp. z o.o.	100,0%	100,0%	-	-
PKP CARGO CONNECT GmbH	100,0%	100,0%	765	465
AWT Rail SK a. s.	100,0%	100,0%	3 269	3 154
Razem			50 834	53 610

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Stan na początek okresu sprawozdawczego	53 610	58 219
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	(3 071)	2 019
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidendy	-	(600)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	295	(241)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	50 834	59 397

12. Pozostałe aktywa finansowe

Struktura pozostałych aktywów finansowych

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Forwardy walutowe	8 560	12 047
Udziały i akcje w jednostkach polskich ⁽¹⁾	4 902	6 040
Udziały i akcje w jednostkach zagranicznych ⁽¹⁾	1 266	1 246
Pożyczki udzielone jednostkom powiązanym	837	1 069
Lokaty powyżej 3 miesięcy	302 898	253 805
Razem	318 463	274 207
Aktywa długoterminowe	7 465	10 537
Aktywa krótkoterminowe	310 998	263 670
Razem	318 463	274 207

⁽¹⁾ Na dzień 31 grudnia 2017 roku odpis aktualizujący wartość udziałów w spółkach nienotowanych wynosił 11.811 tysięcy złotych. Na dzień 31 marca 2018 roku udziały te wycenione zostały w wartości godziwej. Zmiana wysokości odpisu aktualizującego wartość inwestycji w udziały i akcje jest efektem zastosowania po raz pierwszy MSSF 9, co opisano w **Nocie 3** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.



13. Pozostałe aktywa niefinansowe

Struktura pozostałych aktywów niefinansowych

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Koszty rozliczane w czasie		
Czynsze dzierżawne	12 928	12 829
Świadczenia przejazdowe dla uprawnionych	10 258	-
Ubezpieczenia	6 079	7 934
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	27 623	23 433
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	6 589	4 093
Pozostałe		
Zaliczki na zakup niefinansowych aktywów trwałych	1 088	1 060
Inne	938	970
Razem	65 503	50 319
Aktywa długoterminowe	14 195	14 726
Aktywa krótkoterminowe	51 308	35 593
Razem	65 503	50 319

14. Zapasy

Struktura zapasów

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Materiały	147 878	145 820
Półprodukty	2 252	5 912
Towary	1 394	1 766
Odpisy aktualizujące	(5 163)	(5 034)
Razem	146 361	148 464

15. Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności

Struktura należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Należności z tytułu dostaw i usług	834 498	844 834
Odpis aktualizujący należności z tytułu dostaw i usług	(160 123)	(156 028)
	674 375	688 806
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	-	111
Rozrachunki publicznoprawne	3 741	1 682
Kaucje, gwarancje i wadia	1 351	1 474
Rozrachunki z tytułu VAT	24 314	37 276
Pozostałe rozrachunki	6 795	2 022
Razem	710 576	731 371
Aktywa długoterminowe	1 412	1 836
Aktywa krótkoterminowe	709 164	729 535
Razem	710 576	731 371



16. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty
Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	157 488	172 100
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	240 280	344 676
Razem	397 768	516 776
w tym środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania	25 708	35 444

Na dzień 31 marca 2018 roku oraz na dzień 31 grudnia 2017 roku środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmują głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadów i gwarancji.

17. Kapitał własny
Kapitał zakładowy

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239 346	2 239 346

Na dzień 31 marca 2018 roku oraz na dzień 31 grudnia 2017 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 walnym zgromadzeniu akcjonariuszy i posiadają prawo do dywidendy.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2017 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

Zyski zatrzymane

W dniu 17 kwietnia 2018 roku Zarząd Jednostki dominującej podjął uchwałę w przedmiocie wystąpienia do Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Jednostki dominującej z wnioskiem o podział zysku netto osiągniętego w 2017 roku w kwocie 93.967 tysięcy złotych w następujący sposób:

- kwotę 7.517 tysięcy złotych przeznaczyć na zwiększenie kapitału zapasowego,
- kwotę 86.450 tysięcy złotych przeznaczyć na pokrycie strat z lat ubiegłych.

Na dzień 1 stycznia 2018 roku pozycja zyski zatrzymane została przekształcona w związku z wdrożeniem MSSF 9, co opisano w **Nocie 3** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

18. Zysk / (strata) na akcję
Zysk / (strata) wykorzystany do obliczenia podstawowego i rozwodnionego zysku / (straty) na akcję:

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Zysk / (strata) przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej	35 609	(1 434)

Podstawowy zysk / (strata) na akcję

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917
Podstawowy zysk / (strata) na akcję (PLN na akcję)	0,80	(0,03)

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

Rozwodniony zysk / (strata) na akcję

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917
Rozwodniony zysk / (strata) na akcję (PLN na akcję)	0,80	(0,03)

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2017 roku nie wystąpiły transakcje o charakterze rozwodniającym.

19. Kredyty bankowe i pożyczki

Struktura kredytów bankowych i pożyczek

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Kredyty bankowe - zabezpieczone na majątku	96 963	99 430
Kredyty bankowe - pozostałe	1 407 833	1 460 651
Pożyczki od jednostek powiązanych	1 339	1 311
Pożyczki od pozostałych jednostek	900	938
Razem	1 507 035	1 562 330
Zobowiązania długoterminowe	1 262 869	1 312 629
Zobowiązania krótkoterminowe	244 166	249 701
Razem	1 507 035	1 562 330

Podsumowanie umów kredytowych

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

Jednostka dominująca

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Zabezpieczenia	Termin spłaty	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A. ⁽¹⁾	Bankowy tytuł egzekucyjny	31/12/2017	-	822
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	Bankowy tytuł egzekucyjny	31/03/2021	249 807	275 341
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	Brak zabezpieczeń	29/05/2020	38 320	42 578
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	Oświadczenie notarialne o poddaniu się egzekucji	20/12/2026	59 351	60 072
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	Oświadczenie notarialne o poddaniu się egzekucji	20/12/2026	336 331	340 421
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	Oświadczenie notarialne o poddaniu się egzekucji	31/12/2026	602 861	617 489
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	Brak zabezpieczeń	29/08/2031	92 905	93 777
Razem				1 379 575	1 430 500

⁽¹⁾ Zobowiązanie z tytułu kredytu zostało spłacone w dniu 2 stycznia 2018 roku.



19. Kredyty bankowe i pożyczki (cd.)
Jednostki zależne

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Zabezpieczenia	Termin spłaty	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Kredyt w rachunku bieżącym	PKO Bank Polski S.A.	Hipoteka kaucyjna, zastaw na zapasach	15/07/2019	-	25
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	Oświadczenie notarialne o poddaniu się egzekucji	20/12/2021	5 628	6 004
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	Oświadczenie notarialne o poddaniu się egzekucji	31/12/2021	3 536	3 771
Pożyczka	WFOŚiGW Łódź	1) Weksel własny in blanco 2) Nieodwołalne pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Poręczenie PKP CARGO S.A.	31/03/2024	900	938
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	Oświadczenie notarialne o poddaniu się egzekucji	31/12/2021	8 291	8 844
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	Oświadczenie notarialne o poddaniu się egzekucji	31/12/2021	10 803	11 532
Kredyt inwestycyjny	ING Bank N.V. UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia a.s. Raiffeisenbank a.s.	1) Zastaw na rzeczowym majątku trwałym oraz wierzytelnościach 2) Zastaw na rachunkach bankowych 3) Cesja praw z polisy ubezpieczeniowej	26/09/2021	49 317	48 713
Kredyt inwestycyjny	ING Bank N.V. UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia a.s. Raiffeisenbank a.s.	1) Zastaw na rzeczowym majątku trwałym oraz wierzytelnościach 2) Zastaw na rachunkach bankowych 3) Cesja praw z polisy ubezpieczeniowej	30/06/2021	47 646	50 692
Pożyczka	AWT Rail SK a.s.	Brak zabezpieczeń	31/12/2018	1 339	1 311
Razem				127 460	131 830

Niewykorzystane linie kredytowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	19/07/2020	EUR	69 167	68 549
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	25/05/2018	PLN	100 000	100 000
Kredyt w rachunku bieżącym	PKO Bank Polski S.A.	15/07/2019	PLN	1 000	974
Razem				170 167	169 523

W dniu 24 maja 2018 roku Jednostka dominująca zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowę kredytu w rachunku bieżącym do kwoty 100.000 tysięcy złotych. Kredyt dostępny jest w okresie 12 miesięcy do dnia 24 maja 2019 roku, z zastrzeżeniem możliwości wydłużenia okresu dostępności o kolejne 12 miesięcy tj. do dnia 24 maja 2020 roku.

Naruszenie postanowień umów kredytowych

Według stanu na dzień 31 marca 2018 roku nie doszło do naruszenia warunków umów kredytowych.



20. Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego

Struktura zobowiązań z tytułu leasingu finansowego

Na dzień 31 marca 2018 roku Grupa w ramach obowiązujących umów leasingu finansowego użytkowała głównie składniki taboru kolejowego, samochody, maszyny i urządzenia oraz sprzęt informatyczny. Aktualnie obowiązujące umowy zawierane były na okres od 3 do 10 lat w walutach PLN, EUR, CZK.

	Stan na 31/03/2018			Stan na 31/12/2017		
	Opłaty minimalne	Przyszłe obciążenia finansowe	Wartość bieżąca opłat minimalnych	Opłaty minimalne	Przyszłe obciążenia finansowe	Wartość bieżąca opłat minimalnych
Nie dłużej niż 1 rok	47 049	(3 659)	43 390	51 955	(3 915)	48 040
Dłużej niż 1 rok i do 5 lat	88 183	(6 786)	81 397	93 623	(7 444)	86 179
Powyżej 5 lat	3 578	(62)	3 516	4 991	(115)	4 876
Razem	138 810	(10 507)	128 303	150 569	(11 474)	139 095
Długoterminowe	91 761	(6 848)	84 913	98 614	(7 559)	91 055
Krótkoterminowe	47 049	(3 659)	43 390	51 955	(3 915)	48 040
Razem	138 810	(10 507)	128 303	150 569	(11 474)	139 095

21. Pozostałe zobowiązania finansowe

Struktura pozostałych zobowiązań finansowych

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Swap procentowy (IRS)	66	272
Razem	66	272
Zobowiązania krótkoterminowe	66	272
Razem	66	272

22. Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Na dzień 31 marca 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Grupę składają się z dwóch głównych kategorii: kredytów bankowych i pożyczek oraz zobowiązań z tytułu leasingu finansowego.

Zadłużenie netto

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Kredyty bankowe i pożyczki	1 507 035	1 562 330
Leasing finansowy	128 303	139 095
Razem zadłużenie	1 635 338	1 701 425
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	397 768	516 776
Lokaty powyżej 3 miesięcy	302 898	253 805
Razem zadłużenie netto	934 672	930 844
EBITDA za ostatnich 12 miesięcy	755 139	701 885
Zadłużenie netto / EBITDA	1,24	1,33



22. Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Zobowiązania z tytułu zadłużenia - podział na waluty / rodzaj stopy procentowej

Stan na 31/03/2018	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	920 145	537 573	49 317	1 507 035
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	62 265	59 020	7 018	128 303
Razem	982 410	596 593	56 335	1 635 338
Zobowiązania zmiennoprocentowe	981 510	511 331	49 317	1 542 158
Zobowiązania stałoprocentowe	900	85 262	7 018	93 180
Razem	982 410	596 593	56 335	1 635 338

Stan na 31/12/2017	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	967 344	546 273	48 713	1 562 330
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	64 089	67 336	7 670	139 095
Razem	1 031 433	613 609	56 383	1 701 425
Zobowiązania zmiennoprocentowe	1 030 495	523 382	48 713	1 602 590
Zobowiązania stałoprocentowe	938	90 227	7 670	98 835
Razem	1 031 433	613 609	56 383	1 701 425

Uzgodnienie zmiany zobowiązań z tytułu zadłużenia

	Kredyty bankowe i pożyczki	Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	Pozostałe	Razem
Stan na 1 stycznia 2018 roku	1 562 330	139 095	-	1 701 425
Zaciągnięcie zadłużenia	-	766	-	766
Koszty prowizji	95	-	-	95
Naliczenie odsetek	6 686	1 329	-	8 015
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:				
Spłaty kapitału	(60 921)	(12 328)	-	(73 249)
Zapłacone odsetki	(6 926)	(1 329)	-	(8 255)
Koszty prowizji	(95)	-	-	(95)
Wycena walutowa	4 242	205	-	4 447
Różnice kursowe z przeliczenia jednostek zagranicznych	1 624	565	-	2 189
Stan na 31 marca 2018 roku	1 507 035	128 303	-	1 635 338

	Kredyty bankowe i pożyczki	Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	Pozostałe	Razem
Stan na 1 stycznia 2017 roku	1 471 408	200 490	118 704	1 790 602
Zaciągnięcie zadłużenia	80 181	-	-	80 181
Koszty prowizji	51	-	-	51
Naliczenie odsetek	7 370	1 580	-	8 950
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:				
Spłaty kapitału	(94 422)	(12 610)	-	(107 032)
Zapłacone odsetki	(7 456)	(1 580)	-	(9 036)
Koszty prowizji	(51)	-	-	(51)
(Zyski) / straty z tytułu przeszacowania zobowiązania z tytułu opcji put na udziały niedające kontroli	-	-	(5 359)	(5 359)
Wycena walutowa	(9 663)	(2 841)	-	(12 504)
Różnice kursowe z przeliczenia jednostek zagranicznych	(5 689)	(2 542)	-	(8 231)
Stan na 31 marca 2017 roku	1 441 729	182 497	113 345	1 737 571

23. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania

Struktura zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	432 038	447 186
Zobowiązania z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych ⁽¹⁾	15 443	79 046
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	31 725	42 114
Zobowiązania publiczno-prawne ⁽²⁾	103 456	78 360
Rozrachunki z pracownikami	85 926	87 261
Otrzymane dotacje	7 129	6 019
Pozostałe rozrachunki ⁽³⁾	11 366	3 070
Rozrachunki z tytułu VAT	7 091	8 258
Razem	694 174	751 314
Zobowiązania długoterminowe	1 645	1 578
Zobowiązania krótkoterminowe	692 529	749 736
Razem	694 174	751 314

⁽¹⁾ Spadek pozycji wynika głównie ze spłaty zobowiązań przez Jednostkę dominującą wobec jednego z kontrahentów z tytułu zakupu lokomotyw wielosystemowych w wysokości 39.231 tysięcy złotych.

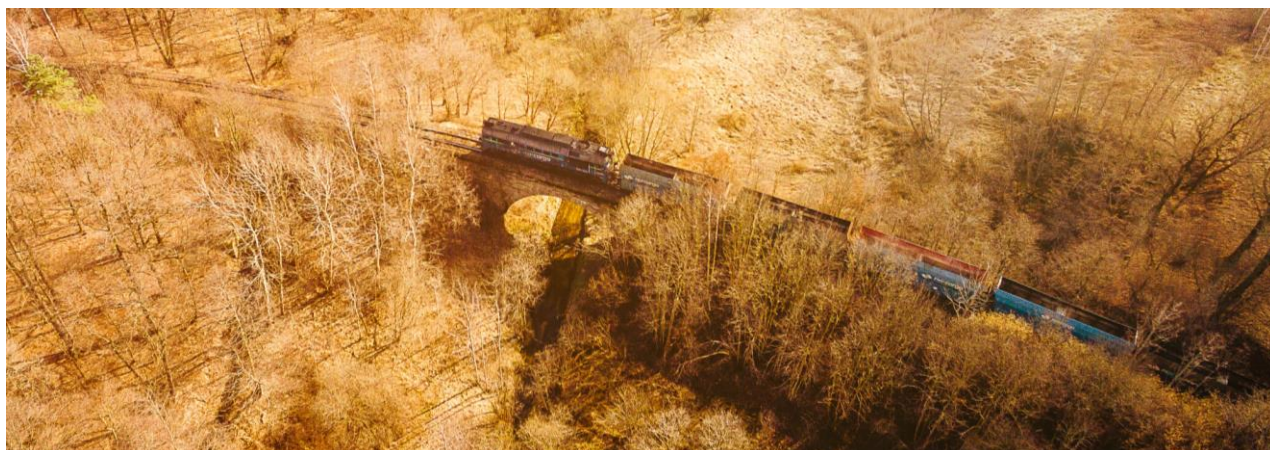
⁽²⁾ Wzrost pozycji wynika głównie z wyższych zobowiązań wobec Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. W 2017 roku część zobowiązań, których termin płatności przypadał na rok 2018 zostało spłaconych przez Jednostkę dominującą przed terminem wymagalności.

⁽³⁾ Na dzień 31 marca 2018 roku pozycja pozostałych rozrachunków obejmuje głównie zobowiązanie wobec Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych.

24. Rezerwy na świadczenia pracownicze

Pozycje ujęte w wyniku w odniesieniu do programów świadczeń pracowniczych

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia		
Odprawy emerytalne i rentowe	165 821	166 898
Odписы na ZFŚS dla emerytów i rencistów	144 678	143 522
Świadczenia przejazdowe	33 823	33 665
Odprawy pośmiertne	7 171	7 145
Pozostałe świadczenia pracownicze		
Nagrody jubileuszowe	273 889	274 116
Pozostałe świadczenia dla pracowników (niewykorzystane urlopy / premie)	53 466	37 207
Razem	678 848	662 553
Zobowiązania długoterminowe	560 788	558 547
Zobowiązania krótkoterminowe	118 060	104 006
Razem	678 848	662 553



25. Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Rezerwa na kary UOKiK	14 224	14 224
Rezerwa na rekultywację	5 102	5 000
Rezerwa na umowy rodzące obciążenia	16 577	16 660
Rezerwa na zobowiązania z tytułu rozliczeń VAT	22 648	22 334
Inne rezerwy	24 465	23 954
Razem	83 016	82 172
Rezerwy długoterminowe	22 235	22 446
Rezerwy krótkoterminowe	60 781	59 726
Razem	83 016	82 172

Rezerwa na kary UOKiK

Na dzień 31 marca 2018 roku rezerwa reprezentowała szacunek Zarządu Jednostki dominującej w związku z prawdopodobieństwem zapłaty kary pieniężnej nałożonej przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w kwocie 14.224 tysięcy złotych.

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 umowy rodzące obciążenia

Na dzień 31 marca 2018 roku rezerwa reprezentowała kwotę przewidywanej straty dotyczącej dwóch umów zakupowych, w przypadku których nieuniknione koszty wypełnienia obowiązków z nich wynikających przewyższają przewidywane korzyści możliwe do uzyskania na mocy tych umów.

Rezerwa na zobowiązania z tytułu rozliczeń VAT

Rezerwa dotyczy rozrachunków z Urzędem Kontroli Skarbowej w związku z toczącym się postępowaniem kontrolnym w spółce PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. w zakresie rzetelności deklarowanych podstaw opodatkowania oraz prawidłowości obliczania i wpłacania podatku od towarów i usług za okres od kwietnia 2013 roku do lipca 2013 roku.

Inne rezerwy

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

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej kwota pozostałych rezerw na dzień 31 marca 2018 roku jak i na dzień 31 grudnia 2017 roku stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. Szacunek ten opiera się na najlepszej wiedzy kierownictwa, dotychczasowym doświadczeniu oraz innych czynnikach, które w danej sytuacji uznawane są za najbardziej racjonalne. W wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń szacunki Grupy mogą ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.



26. Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorii i klasy	Nota	Stan na 31/03/2018	Aktywa finansowe w podziale na kategorii i klasy	Stan na 31/12/2017
Instrumenty finansowe zabezpieczające			Instrumenty finansowe zabezpieczające	
Instrumenty pochodne	12	8 560	Instrumenty pochodne	12 047
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży	
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	12	6 168	Udziały w spółkach nienotowanych	7 286
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			Pożyczki i należności	
Należności z tytułu dostaw i usług	15	674 375	Należności z tytułu dostaw i usług	688 806
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	15	-	Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	111
Udzielone pożyczki	12	837	Udzielone pożyczki	1 069
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	12	302 898	Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	253 805
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	16	397 768	Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	516 776
Razem		1 390 606	Razem	1 479 900

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorii i klasy	Nota	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Instrumenty finansowe zabezpieczające ⁽¹⁾			
Instrumenty pochodne	21	66	272
Kredyty i pożyczki	19	488 489	494 171
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty i pożyczki	19	1 018 546	1 068 159
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	23	432 038	447 186
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	23	15 443	79 046
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9 / MSR 39	20	128 303	139 095
Razem		2 082 885	2 227 929

Odpisy aktualizujące wartość udziałów w spółkach nienotowanych oraz należności z tytułu dostaw i usług zostały opisane odpowiednio w **Notach 12 i 15** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

⁽¹⁾ W okresie od 1 stycznia 2018 roku do 31 marca 2018 roku Grupa stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających jest ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR / PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Jednostka dominująca ustanowiła następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do sierpnia 2031 roku. Na dzień 31 marca 2018 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 116.072 tysięcy EUR stanowiąca równowartość 488.489 tysięcy złotych,
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do marca 2020 roku. Na dzień 31 marca 2018 roku wartość aktywów z tytułu wyceny instrumentów zabezpieczających wynosiła 7.962 tysięcy złotych.

Pozycja obejmuje również wycenę w jednostce zależnej instrumentów zabezpieczających w postaci:

- transakcji terminowych na stopę procentową (IRS) będących zabezpieczeniem przepływów pieniężnych z tytułu przyszłych płatności zobowiązań z tytułu leasingu według zmiennego oprocentowania. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do maja 2018 roku. Na dzień 31 marca 2018 roku wartość zobowiązań z tytułu wyceny instrumentów zabezpieczających wynosiła 66 tysięcy złotych,
- walutowych kontraktów forward na parze walut EUR / PLN będących zabezpieczeniem przyszłych przepływów pieniężnych. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do lutego 2019 roku. Na dzień 31 marca 2018 roku wartość aktywów z tytułu wyceny instrumentów zabezpieczających wynosiła 598 tysięcy złotych.

26. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 31 marca 2018 roku oraz 31 grudnia 2017 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	Stan na 31/03/2018		Stan na 31/12/2017
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2
Aktywa			
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	8 560	-	12 047
Inwestycje w instrumenty kapitałowe – udziały w spółkach nienotowanych	-	6 168	-
Zobowiązania			
Instrumenty pochodne - forwardy walutowe oraz IRS	66	-	272

Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

a) Kontrakty walutowe forward

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

b) Inwestycje w instrumenty kapitałowe

Pozycja obejmuje głównie udziały w spółce Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 4.883 tysięcy złotych, których wartość została oszacowana przez niezależnego doradcę przy użyciu zmodyfikowanej metody szwajcarskiej. Metoda szwajcarska należy do mieszanych metod wyceny, tzn. łączy w sobie aspekt wartości majątku oraz zdolność do generowania przyszłych przepływów pieniężnych. Wartość przedsiębiorstwa w metodzie szwajcarskiej jest średnią ważoną wartości wyznaczonych metodą majątkową i dochodową. W metodzie tej większą wagę przyznaje się wartości wyznaczonej metodą dochodową (2 razy większą). Przyjęcie metody szwajcarskiej jest uzasadnione ze względu na fakt, iż Euroterminal Sławków Sp. z o.o. posiada umiarkowaną zdolność do generowania zysków w przyszłości, a z drugiej strony posiada istotne aktywa w postaci dużej liczby gruntów i nieruchomości.

Udziały w pozostałych spółkach nienotowanych na aktywnych rynkach wycenione są według kosztu, który na dzień 31 marca 2018 roku wynosił 2.117 tysięcy złotych, z uwzględnieniem odpisów aktualizujących w kwocie 832 tysięcy złotych. Zdaniem Grupy, z uwagi na ograniczenia w zakresie dostępności informacji, ten sposób wyceny odzwierciedla wartość godziwą powyższych aktywów.

c) Kontrakty IRS

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

d) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Grupa nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że wartość godziwa tych instrumentów finansowych na dzień 31 marca 2018 roku oraz na dzień 31 grudnia 2017 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.



Zmiana wyceny instrumentów finansowych dla Poziomu 3 hierarchii wartości godziwej

	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Stan na początek okresu sprawozdawczego ⁽¹⁾	6 147	(118 704)
Zyski / (straty) z przeszacowania	-	5 359
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	21	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	6 168	(113 345)

⁽¹⁾ Dane na dzień 1 stycznia 2018 roku zostały przekształcone w związku z wdrożeniem MSSF 9, co opisano w **Nocie 3** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2017 roku nie wystąpiły transfery pomiędzy poziomem 2 i 3 w hierarchii wartości godziwej.

26. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)

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

3 miesiące do 31/03/2018	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(738)	3 850	(5 962)	(1 329)	(4 179)
Różnice kursowe	47	601	(330)	(205)	113
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	(31)	521	-	-	490
Prowizje związane z kredytami bankowymi	-	-	(95)	-	(95)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych ⁽¹⁾	2 810	-	-	-	2 810
Zysk / (strata) brutto	2 088	4 972	(6 387)	(1 534)	(861)
Zmiana wyceny	(7 869)	-	-	-	(7 869)
Pozostałe całkowite dochody	(7 869)	-	-	-	(7 869)

⁽¹⁾ W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2018 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych został wykazany w następujących pozycjach sprawozdania z całkowitych dochodów:

- przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych w kwocie 3.026 tysięcy złotych,
- koszty finansowe - odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego w kwocie 216 tysięcy złotych.

3 miesiące do 31/03/2017	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Pożyczki i należności	Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSR 39	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(257)	3 135	-	(7 499)	(1 580)	(6 201)
Różnice kursowe	-	(4 955)	-	1 510	2 841	(604)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	114	344	5 359	-	-	5 817
Prowizje związane z kredytami bankowymi	-	-	-	(51)	-	(51)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych ⁽¹⁾	1 243	-	-	-	-	1 243
Zysk / (strata) brutto	1 100	(1 476)	5 359	(6 040)	1 261	204
Zmiana wyceny	19 404	-	-	-	-	19 404
Pozostałe całkowite dochody	19 404	-	-	-	-	19 404

⁽¹⁾ W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2017 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych został wykazany w następujących pozycjach sprawozdania z całkowitych dochodów:

- przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych w kwocie 1.480 tysięcy złotych,
- koszty finansowe - odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego w kwocie 237 tysięcy złotych.

27. Transakcje z podmiotami powiązаныmi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2017 roku Skarb Państwa był dla Grupy PKP CARGO podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązаныmi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupą PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązаныmi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2017 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres lub kwotę. W okresach objętych niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa były Jastrzębska Spółka Węglowa S.A., Grupa Azoty, Grupa Enea, Grupa Tauron oraz PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. W okresach objętych niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym nie odnotowano natomiast transakcji zakupu od pozostałych podmiotów powiązanych ze Skarbem Państwa, które byłyby istotne wartościowo.

Transakcje z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP

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

	3 miesiące do 31/03/2018		3 miesiące do 31/03/2017	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązanych	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca (PKP S.A.)	199	16 592	157	17 563
Jednostki zależne / współzależne	2 711	3 608	2 104	4 502
Jednostki stowarzyszone	1 271	84	985	89
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	3 375	170 575	8 932	153 727

	Stan na 31/03/2018		Stan na 31/12/2017	
	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca (PKP S.A.)	514	7 473	1 292	7 950
Jednostki zależne / współzależne	2 219	2 917	1 226	1 580
Jednostki stowarzyszone	1 264	8	179	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	2 571	66 741	2 529	60 879

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



27. Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)
Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązanych

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Pożyczki udzielone podmiotom powiązаныm	837	1 069
Pożyczki otrzymane od podmiotów powiązanych	1 339	1 311

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

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

Wynagrodzenia Członków Zarządu Jednostki dominującej przedstawiały się następująco:	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Świadczenia krótkoterminowe	389	678
Świadczenia po okresie zatrudnienia	225	568
Razem	614	1 246

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej Jednostki dominującej przedstawiały się następująco:	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Świadczenia krótkoterminowe	234	319
Razem	234	319

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego Jednostki dominującej przedstawiały się następująco:	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017 (przekształcone*)
Świadczenia krótkoterminowe	1 486	1 450
Świadczenia po okresie zatrudnienia	227	340
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	267
Razem	1 713	2 057

Wynagrodzenia Członków Zarządu Jednostek zależnych przedstawiały się następująco:	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Świadczenia krótkoterminowe	1 844	1 899
Świadczenia po okresie zatrudnienia	622	353
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	48	-
Razem	2 514	2 252

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej Jednostek zależnych przedstawiały się następująco:	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017
Świadczenia krótkoterminowe	271	399
Razem	271	399

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego Jednostek zależnych przedstawiały się następująco:	3 miesiące do 31/03/2018	3 miesiące do 31/03/2017 (przekształcone*)
Świadczenia krótkoterminowe	5 266	5 173
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	69	49
Razem	5 335	5 222

(*) W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku Grupa dokonała zmiany prezentacji w zakresie pozostałego kluczowego personelu kierowniczego, zaliczając do tej grupy, oprócz Dyrektorów Zarządzających, również Dyrektorów Biur Centrali oraz Dyrektorów pozostałych jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za poszczególne obszary działania Grupy. W związku ze zmianą prezentacji Grupa odpowiednio przekształciła dane porównawcze za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2017 roku.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2018 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2017 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego Jednostki dominującej jak i spółek zależnych Grupy PKP CARGO nie zawierali z Grupą żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

28. Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Na dzień 31 marca 2018 roku główne przyszłe umowne zobowiązania inwestycyjne Grupy przedstawiały się następująco:

Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	Umowny termin realizacji	Niezrealizowana wartość umowy na dzień 31/03/2018
Dostawa 70 nowych wagonów	do 28/02/2019	39 970
Wykonanie napraw okresowych wagonów	do 31/05/2019	50 695
Wykonanie napraw okresowych lokomotyw	do 31/12/2018	5 490
Rozbudowa terminala w Paskowie	do 31/12/2018	21 815
Zakup nieruchomości w Paskowie	do 30/04/2018	3 650
Pozostałe	do 31/12/2018	3 490
Razem		125 110

W dniu 4 kwietnia 2018 roku Jednostka dominująca zawarła umowę na wykonanie modernizacji 60 lokomotyw spalinowych serii SM48 w okresie od października 2018 roku do maja 2021 roku. Szacunkowa wartość umowy wynosi 388.148 tysięcy złotych.

W dniu 21 maja 2018 roku Jednostka dominująca zawarła umowę na wykonanie napraw okresowych P5 wraz z wymianą silnika spalinowego dla 38 lokomotyw spalinowych serii ST44 w okresie od stycznia 2019 roku do września 2020 roku. Szacunkowa wartość umowy wynosi 176.334 tysięcy złotych.

29. Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	118 485	130 097
Pozostałe zobowiązania warunkowe	128 889	129 243
Razem	247 374	259 340

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 31 marca 2018 roku jako zobowiązania warunkowe Grupa ujmuje gwarancje wystawione przez banki oraz towarzystwa ubezpieczeniowe na zlecenie jednostek wchodzących w skład Grupy PKP CARGO. Pozycja obejmuje głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych, wadła oraz gwarancje celne.

Pozostałe zobowiązania warunkowe

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



30. Zdarzenia po dniu bilansowym

Po dniu bilansowym nie wystąpiły istotne zdarzenia mające wpływ na działalność Grupy, za wyjątkiem zdarzeń opisanych w **Nocie 17,19 i 28** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

31. Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 24 maja 2018 roku.



Zarząd Jednostki dominującej

Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu

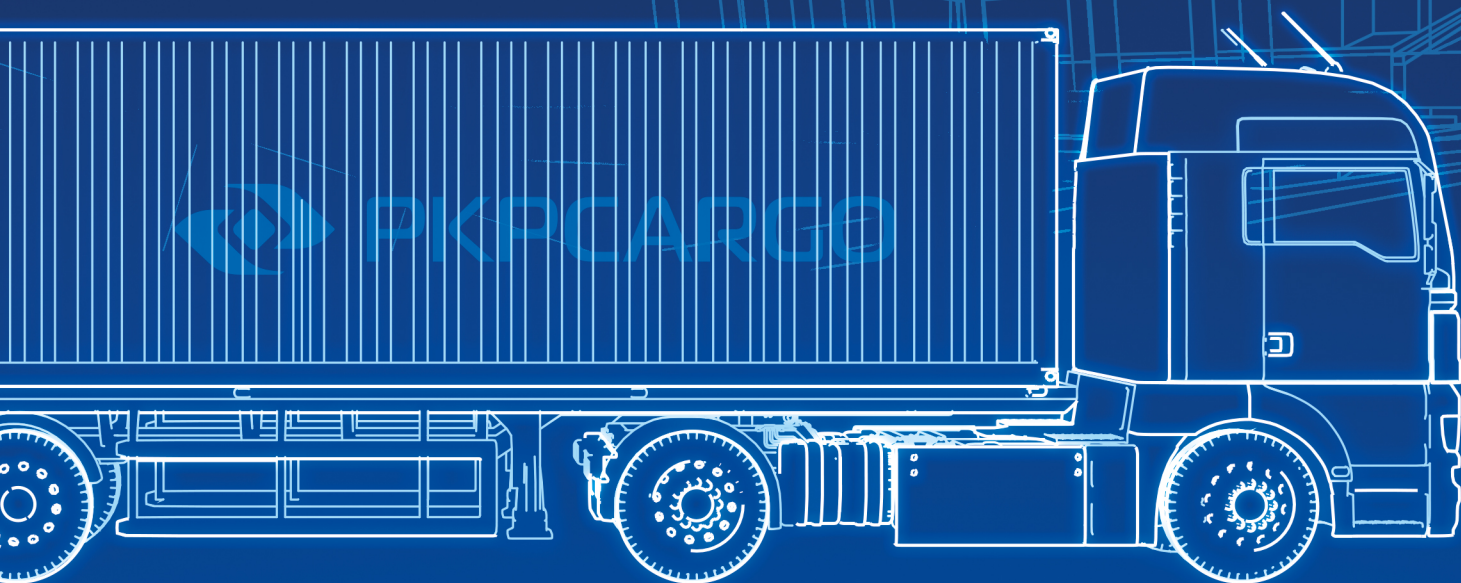
Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 24 maja 2018 roku



KWARTALNA INFORMACJA FINANSOWA
PKP CARGO S.A. ZA OKRES 3 MIESIĘCY
ZAKOŃCZONY DNIA 31 MARCA 2018 ROKU
SPORZĄDZONA ZGODNIE Z MSSF UE



pkpcargo.com

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2018 ROKU DO 31 MARCA 2018 ROKU

	3 miesiące do 31/03/2018 (niebadane)	3 miesiące do 31/03/2017 (niebadane przekształcone)
Przychody ze sprzedaży usług	903 411	811 706
Przychody ze sprzedaży materiałów	8 695	1 747
Pozostałe przychody operacyjne	8 362	4 698
Przychody z działalności operacyjnej razem	920 468	818 151
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	109 724	118 923
Zużycie materiałów i energii	150 815	132 694
Usługi obce	265 195	265 270
Podatki i opłaty	3 848	8 514
Koszty świadczeń pracowniczych	305 126	282 774
Pozostałe koszty rodzajowe	9 783	9 797
Wartość sprzedanych materiałów	6 159	684
Pozostałe koszty operacyjne	5 254	5 202
Koszty działalności operacyjnej razem	855 904	823 858
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	64 564	(5 707)
Przychody finansowe	2 294	8 205
Koszty finansowe	10 904	12 287
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	55 954	(9 789)
Podatek dochodowy	12 219	(603)
ZYSK / (STRATA) NETTO	43 735	(9 186)
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY		
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy		
Efektywną część zysków / (strat) związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczenia przepływów pieniężnych	(7 171)	19 263
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów	1 363	(3 660)
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(5 808)	15 603
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(5 808)	15 603
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	37 927	6 417
Zysk / (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)		
Podstawowy	0,98	(0,21)
Rozwodniony	0,98	(0,21)

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ SPORZĄDZONE NA DZIEŃ 31 MARCA 2018 ROKU

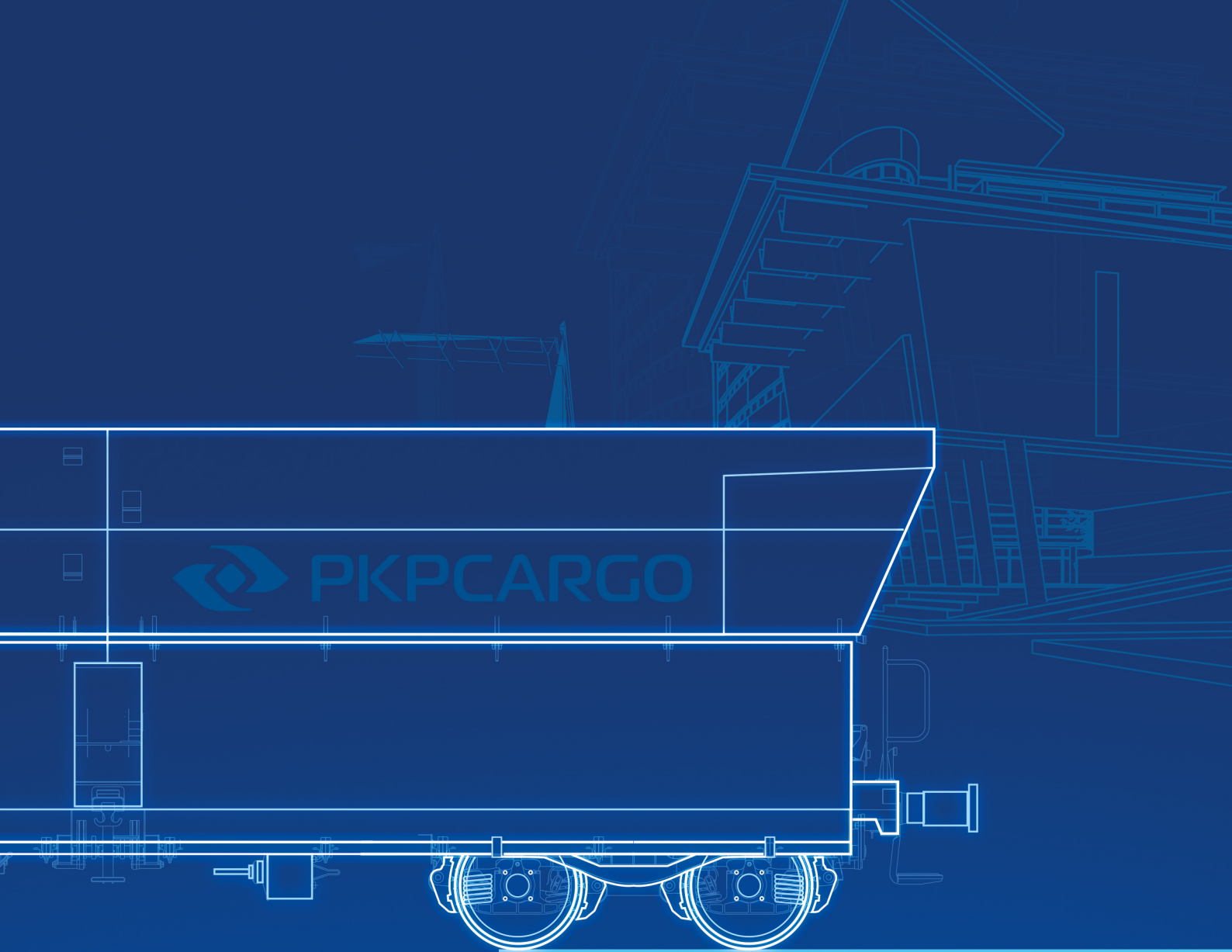
	Stan na 31/03/2018 (niebadane)	Stan na 31/12/2017 (zbadane)
AKTYWA		
Aktywa trwałe		
Rzeczowe aktywa trwałe	3 628 630	3 611 262
Aktywa niematerialne	37 120	39 561
Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach	804 629	804 629
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	6 179	8 647
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	4 284	4 484
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	98 601	89 904
Aktywa trwałe razem	4 579 443	4 558 487
Aktywa obrotowe		
Zapasy	82 479	86 426
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	455 684	486 607
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	332 774	281 630
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	40 424	27 976
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	193 456	295 910
Aktywa obrotowe razem	1 104 817	1 178 549
AKTYWA RAZEM	5 684 260	5 737 036
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA		
Kapitał własny		
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346
Kapitał zapasowy	589 202	589 202
Pozostałe składniki kapitału własnego	(6 288)	12 469
Zyski zatrzymane	319 631	265 444
Kapitał własny razem	3 141 891	3 106 461
Zobowiązania długoterminowe		
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	1 159 099	1 211 148
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	389	3 308
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	504 335	502 856
Pozostałe rezerwy długoterminowe	14 224	14 224
Zobowiązania długoterminowe razem	1 678 047	1 731 536
Zobowiązania krótkoterminowe		
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	220 476	219 352
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	26 329	31 069
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	507 191	549 188
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	91 533	81 424
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	17 287	16 905
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	1 506	1 101
Zobowiązania krótkoterminowe razem	864 322	899 039
Zobowiązania razem	2 542 369	2 630 575
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	5 684 260	5 737 036

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2018 ROKU DO 31 MARCA 2018 ROKU

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego			Zyski zatrzymane	Razem
			Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	Zyski / (straty) związane z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych		
Stan na 1/01/2018 roku (zbadane)	2 239 346	589 202	-	(4 278)	16 747	265 444	3 106 461
Zmiany wynikające z wdrożenia MSSF 9	-	-	(12 949)	-	-	10 452	(2 497)
Stan na 1/01/2018 roku (po przekształceniu)	2 239 346	589 202	(12 949)	(4 278)	16 747	275 896	3 103 964
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	43 735	43 735
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(5 808)	-	(5 808)
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(5 808)	43 735	37 927
Stan na 31/03/2018 roku (niebadane)	2 239 346	589 202	(12 949)	(4 278)	10 939	319 631	3 141 891
Stan na 1/01/2017 roku (zbadane)	2 239 346	589 202	-	22 249	(3 834)	171 477	3 018 440
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(9 186)	(9 186)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	15 603	-	15 603
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	15 603	(9 186)	6 417
Stan na 31/03/2017 roku (niebadane)	2 239 346	589 202	-	22 249	11 769	162 291	3 024 857

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2018 ROKU DO 31 MARCA 2018 ROKU [METODA POŚREDNIA]

	3 miesiące do 31/03/2018 (niebadane)	3 miesiące do 31/03/2017 (niebadane)
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej		
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	55 954	(9 789)
Korekty:		
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych	109 724	118 923
(Zysk) / strata ze zbycia i likwidacji rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży	125	1 048
(Zysk) / strata z tytułu różnic kursowych	67	(2 853)
(Zysk) / strata z tytułu odsetek, dywidendy	3 900	5 157
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	1 031	493
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(17 195)	(596)
Pozostałe korekty	(2 552)	9 600
Zmiany w kapitale obrotowym:		
(Zwiększenie) / zmniejszenie salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności	25 391	4 663
(Zwiększenie) / zmniejszenie stanu zapasów	4 988	62
(Zwiększenie) / zmniejszenie pozostałych aktywów	(9 665)	(28 247)
Zwiększenie / (zmniejszenie) salda zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań	3 705	(15 398)
Zwiększenie / (zmniejszenie) pozostałych zobowiązań finansowych	-	(2 483)
Zwiększenie / (zmniejszenie) stanu rezerw	11 971	8 497
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	187 444	89 077
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej		
Wydatki z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych	(169 850)	(97 231)
Wpływy z tytułu zbycia rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży	16	36
Wpływy z tytułu otrzymanych odsetek	1 700	949
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	-	600
Wydatki z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	(52 000)	(250 000)
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(220 134)	(345 646)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej		
Wydatki z tytułu leasingu finansowego	(7 879)	(8 615)
Zapłacone odsetki od leasingu	(168)	(278)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	-	40 349
Splata kredytów / pożyczek	(55 341)	(86 597)
Zapłacone odsetki od kredytów / pożyczek	(6 193)	(7 068)
Wpływ / (wyływ) w ramach cash pool	(179)	(26 048)
Pozostałe wpływy / (wydatki) dotyczące działalności finansowej	(4)	(275)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(69 764)	(88 532)
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(102 454)	(345 101)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	295 910	611 990
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	193 456	266 889



POZOSTAŁE INFORMACJE
DO SKOSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO
GRUPY KAPITAŁOWEJ **PKP CARGO**
ZA I KWARTAŁ 2018 ROKU



pkpcargo.com

POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO ZA I KWARTAŁ 2018 ROKU

1. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	4
2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	6
2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	6
2.2 Jednostki podlegające konsolidacji	6
2.3 Struktura organizacyjna Grupy Kapitałowej PKP CARGO	10
3. Informacje dotyczące Jednostki dominującej.....	12
3.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	12
3.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	16
3.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów	17
3.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących.....	18
4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	20
4.1 Otoczenie makroekonomiczne	20
4.2 Działalność przewozowa	34
4.3 Pozostałe usługi	47
4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia.....	49
4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO	50
4.6 Istotne informacje i zdarzenia.....	51
5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	53
5.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	53
5.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	63
5.3 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	67
5.4 Informacje o majątku produkcyjnym	68
6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia.....	69
6.1 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	69
6.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi	69
6.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek	69
6.4 Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez Emitenta i spółki Grupy	69

SPIS TABEL

Tabela 1 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	4
Tabela 2 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO.....	5
Tabela 3 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu	12
Tabela 4 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu	14
Tabela 5 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu	15
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu	16
Tabela 7 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu	16
Tabela 8 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	16
Tabela 9 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające	18
Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	19
Tabela 11 Dynamika wzrostu PKB (% r/r) wiodących gospodarek światowych	26
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w I kwartale 2017 r. i 2018 r.....	45
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w I kwartale 2017 r. i 2018 r.	45
Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w I kwartale 2017 r. i 2018 r.....	46
Tabela 15 Zatrudnienie w okresie 3 miesięcy 2018 r. oraz 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	49
Tabela 16 Przeciętne zatrudnienie w etatach w okresie 3 miesięcy 2018 r. oraz 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	49
Tabela 17 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 3 miesięcy 2018 r. oraz 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	49
Tabela 18 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za I kwartał 2018 r. w porównaniu do I kwartału 2017 r. na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne (tys. zł)	50
Tabela 19 Istotne informacje i zdarzenia, które wystąpiły w okresie 3 miesięcy 2018 r. oraz po dniu bilansowym	51
Tabela 20 Wyniki Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł).....	53
Tabela 21 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł)	54
Tabela 22 Koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł)	55
Tabela 23 Działalność finansowa Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł).....	56
Tabela 24 Inwestycje wyceniane metodą praw własności Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł)	56
Tabela 25 Analiza pozioma i pionowa aktywów Grupy PKP CARGO (tys. zł).....	58
Tabela 26 Analiza pozioma i pionowa kapitału własnego i zobowiązań Grupy PKP CARGO (tys. zł)	59
Tabela 27 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł).....	60
Tabela 28 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł)	61
Tabela 29 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności.....	68
Tabela 30 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO wagonów wg własności	68
Tabela 31 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2018 r. wobec stanu na 31.12.2017 r.	69

SPIS RYSUNKÓW

<i>Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 31.03.2018 r.</i>	10
<i>Rysunek 2 Struktura Grupy AWT na dzień 31.03.2018 r.</i>	11
<i>Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 31.03.2018 r.</i>	13
<i>Rysunek 4 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 16 marca 2018 r. oraz na dzień przekazania raportu</i>	17
<i>Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2012-2017 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2018-2020 – dane niewyrównane sezonowo</i>	21
<i>Rysunek 6 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2012-2017 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2018-2020 – dane niewyrównane sezonowo</i>	23
<i>Rysunek 7 Aktualne indeksy cenowe węgla na rynku europejskim ARA w porównaniu do RB</i>	28
<i>Rysunek 8 Wydobyte węgla kamiennego w Republice Czeskiej kwartalnie w latach 2015-2018 (w tys. ton)</i>	31
<i>Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2018 (mln ton)</i>	35
<i>Rysunek 10 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2018 (mld tkm)</i>	35
<i>Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2015-2018</i>	36
<i>Rysunek 12 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej towarowej pracy przewozowej w Polsce w latach 2015-2018</i>	36
<i>Rysunek 13 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2018 r. według przetransportowanej masy towarowej oraz wykonanej pracy przewozowej</i>	37
<i>Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionnej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2014-2017 (mln ton)</i>	38
<i>Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2014-2017 (mld tkm)</i>	38
<i>Rysunek 16 Udziały rynkowe AWT a.s. pod względem przetransportowanej na terytorium Republiki Czeskiej masy towarowej kwartalnie w okresie 2014-2017</i>	39
<i>Rysunek 17 Udziały rynkowe AWT a.s. w zrealizowanej na terytorium Republiki Czeskiej pracy przewozowej kwartalnie w okresie 2014-2017</i>	40
<i>Rysunek 18 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w obrębie Republiki Czeskiej w okresie 3 miesięcy 2018 r. (btkm)</i>	40

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

Tabela 1 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w tys. PLN ¹		w tys. EUR	
	3 miesiące 2018	3 miesiące 2017	3 miesiące 2018	3 miesiące 2017
Przychody z działalności operacyjnej	920 468	818 151	220 292	190 751
Zysk / strata na działalności operacyjnej	64 564	-5 707	15 452	-1 331
Zysk / strata przed opodatkowaniem	55 954	-9 789	13 391	-2 282
Zysk / strata netto	43 735	-9 186	10 467	-2 142
Całkowite dochody	37 927	6 417	9 077	1 496
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	0,98	-0,21	0,23	-0,05
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	0,98	-0,21	0,23	-0,05
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	187 444	89 077	44 860	20 768
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-220 134	-345 646	-52 684	-80 587
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-69 764	-88 532	-16 696	-20 641
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-102 454	-345 101	-24 520	-80 460
	31/03/2018	31/12/2017	31/03/2018	31/12/2017
Aktywa trwałe	4 579 443	4 558 487	1 088 141	1 092 926
Aktywa obrotowe	1 104 817	1 178 549	262 520	282 565
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	532 101	536 898
Kapitał własny	3 141 891	3 106 461	746 558	744 794
Zobowiązania długoterminowe	1 678 047	1 731 536	398 728	415 147
Zobowiązania krótkoterminowe	864 322	899 039	205 375	215 550

Źródło: Kwartalna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2018 roku sporządzona sporządzone według MSSF UE



¹ W niniejszym dokumencie, tj. „Pozostałe informacje do skonsolidowanego raportu kwartalnego za I kwartał 2018 roku Grupy Kapitałowej PKP CARGO” dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 2 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w tys. PLN		w tys. EUR	
	3 miesiące 2018	3 miesiące 2017	3 miesiące 2018	3 miesiące 2017
Przychody z działalności operacyjnej	1 215 876	1 100 027	290 991	256 470
Zysk / strata na działalności operacyjnej	63 256	3 176	15 139	740
Zysk / strata przed opodatkowaniem	49 723	98	11 900	23
Zysk / strata netto	35 609	-1 434	8 522	-334
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	40 802	-18 474	9 765	-4 307
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	0,80	-0,03	0,19	-0,01
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	0,80	-0,03	0,19	-0,01
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	198 346	92 638	47 469	21 598
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-238 261	-359 010	-57 022	-83 703
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-80 603	-36 200	-19 290	-8 440
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-120 518	-302 572	-28 843	-70 544
	31/03/2018	31/12/2017	31/03/2018	31/12/2017
Aktywa trwałe	4 956 584	4 947 406	1 177 755	1 186 172
Aktywa obrotowe	1 615 716	1 694 153	383 917	406 184
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	532 101	536 898
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 371 770	3 334 778	801 181	799 534
Zobowiązania długoterminowe	2 039 748	2 093 673	484 673	501 972
Zobowiązania krótkoterminowe	1 160 782	1 213 108	275 818	290 850

Źródło: *Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2018 r. sporządzone według MSSF UE*

W okresach objętych Kwartalną Informacją Finansową PKP CARGO S.A. oraz Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2018 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

1. kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.03.2018 - 4,2085 PLN/EUR, 31.12.2017 - 4,1709 PLN/EUR,
2. średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.03.2018 - 4,1784 PLN/EUR, 01.01 - 31.03.2017 - 4,2891 PLN/EUR.

2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO²

Zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupa PKP CARGO są największym w Polsce i jednym z największych w Unii Europejskiej („UE”) operatorem kolejowych przewozów towarowych. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzenie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. W chwili obecnej, Grupa pozostaje liderem na rynku polskim (wg UTK³) oraz posiada pozycję drugiego największego przewoźnika na rynku czeskim (wg SZDC⁴). Niezależnie od wymienionych obszarów, Spółka i Grupa prowadzą i stale rozwijają działalność operacyjną na terenie Słowacji, Niemiec, Austrii, Holandii, Litwy oraz Węgier.

Grupa (Jednostka dominująca, AWT a.s., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.) oferuje krajowy i międzynarodowy przewóz towarów, a także prowadzi kompleksowe usługi logistyczne w kolejowych przewozach towarów. Dodatkowo, w ramach Grupy realizowane są następujące usługi wspierające i dopełniające ofertę:



2.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31 marca 2018 roku, obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 14 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

- ◆ PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.
- ◆ PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.
- ◆ PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.
- ◆ PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MAŁASZEWICZE Sp. z o.o.
- ◆ PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o.
- ◆ CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o.
- ◆ CARGOTOR Sp. z o.o.
- ◆ PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.
- ◆ Advanced World Transport B.V.
- ◆ Advanced World Transport a.s.
- ◆ AWT Rosco a.s.
- ◆ AWT Cechofracht a.s.
- ◆ AWT Rekultivace a.s.
- ◆ AWT Rail HU Zr

² Za każdym razem, gdy w Raporcie będzie mowa o:

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

³ Urząd Transportu Kolejowego

⁴ Správa železniční dopravní cesty (podmiot odpowiadający za zarządzanie państwową siecią kolejową w Czechach)

Dodatkowo w Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31 marca 2018 roku metodą praw własności wyceniane są następujące spółki:

- ◆ **COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.**

- ◆ **Pol – Rail S.r.l.**

- ◆ **Terminale Przetładunkowe Sławków – Medyka Sp. z o.o.**

- ◆ **Transgaz S.A.**

- ◆ **Trade Trans Finance Sp. z o.o.**

- ◆ **Rentrans Cargo Sp. z o.o.**

- ◆ **PKP CARGO CONNECT GmbH**

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

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

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

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

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka - Żurawica Sp. z o.o. została utworzona dnia 5 stycznia 2011 r. Spółka prowadzi działalność od dnia 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 i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię o możliwościach technologicznych równoczesnego odmrażania towarów w ilości 120 wagonów.

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 dnia 31 grudnia 2015 r. w trybie art. 492 § 1 pkt 1) KSH (Kodeks Spółek Handlowych), poprzez przeniesienie całego majątku spółki CARGOSPED Sp. z o.o., na spółkę PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., w zamian za udziały, które spółka PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. wydała PKP CARGO S.A. jako jednemu wspólnikowi CARGOSPED Sp. z o.o.

Podstawową działalnością spółki są usługi spedycyjne i logistyczne w kraju i za granicą. Spółka realizuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu kolejowego, samochodowego, morskiego i śródlądowego organizując przewozy, przeładunek, składowanie, magazynowanie, konfekcjonowanie i dystrybucję. Spółka realizuje także całościową obsługę celną dla klientów Grupy PKP CARGO.

Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o. o.

Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o. o. wchodzi w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO od stycznia 2010 r., kiedy to została nabyta przez CARGOSPED Sp. z o. o. Główne obszary działalności spółki stanowią przeładunki różnych towarów oraz handel węglem. Spółka jest bezpośrednim importerem węgla z Rosji, zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.

CARGOTOR Sp. z o.o.

CARGOTOR Sp. z o.o. została zarejestrowana dnia 13 listopada 2013 r. i 100% udziałów objęła PKP CARGO S.A. Spółka prowadzi działalność na terenie całego kraju w zakresie zarządzania infrastrukturą torową i usługową w postaci bocznic kolejowych i układów torowych wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.

Advanced World Transport B.V.

Jednostka dominująca w Grupie AWT. Przedmiotem działalności spółki jest pełnienie funkcji spółki holdingowej. Spółka została utworzona na mocy prawa holenderskiego dnia 11 czerwca 2007 r. W dniu 28 maja 2015 r. PKP CARGO S.A. nabyło 80% udziałów spółki. W wyniku przeprowadzonej w dniu 2 listopada 2017 r. transakcji nabycia dodatkowych 20% udziałów AWT B.V. PKP CARGO S.A. stała się właścicielem 100% udziałów w kapitale zakładowym AWT B.V.

Advanced World Transport a.s.

ADVANCED WORLD TRANSPORT a.s. została utworzona dnia 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”).

W dniu 1 czerwca 2017 r. Advanced World Transport a.s. przejęła jednoosobową spółkę zależną, tj. AWT Coal Logistics s.r.o w wyniku czego Advanced World Transport a.s. jest następcą prawnym spółki AWT Coal Logistics s.r.o, a AWT Coal Logistics s.r.o przestała istnieć jako odrębny podmiot.

AWT Čechofracht a.s.

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

AWT Reaktivace a.s.

Spółka utworzona dnia 1 stycznia 1994 r. z siedzibą w Hawierzowie (Czechy), 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 dnia 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 Rail HU Zrt.

Spółka została zarejestrowana dnia 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 marca 2018 r. w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 25 spółek zależnych.

Ponadto Grupa posiada 4 podmioty stowarzyszone oraz udziały w 2 wspólnych przedsięwzięciach.

Poniższy rysunek przedstawia schemat powiązań organizacyjnych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami na dzień 31 marca 2018 r.:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 31.03.2018 r.

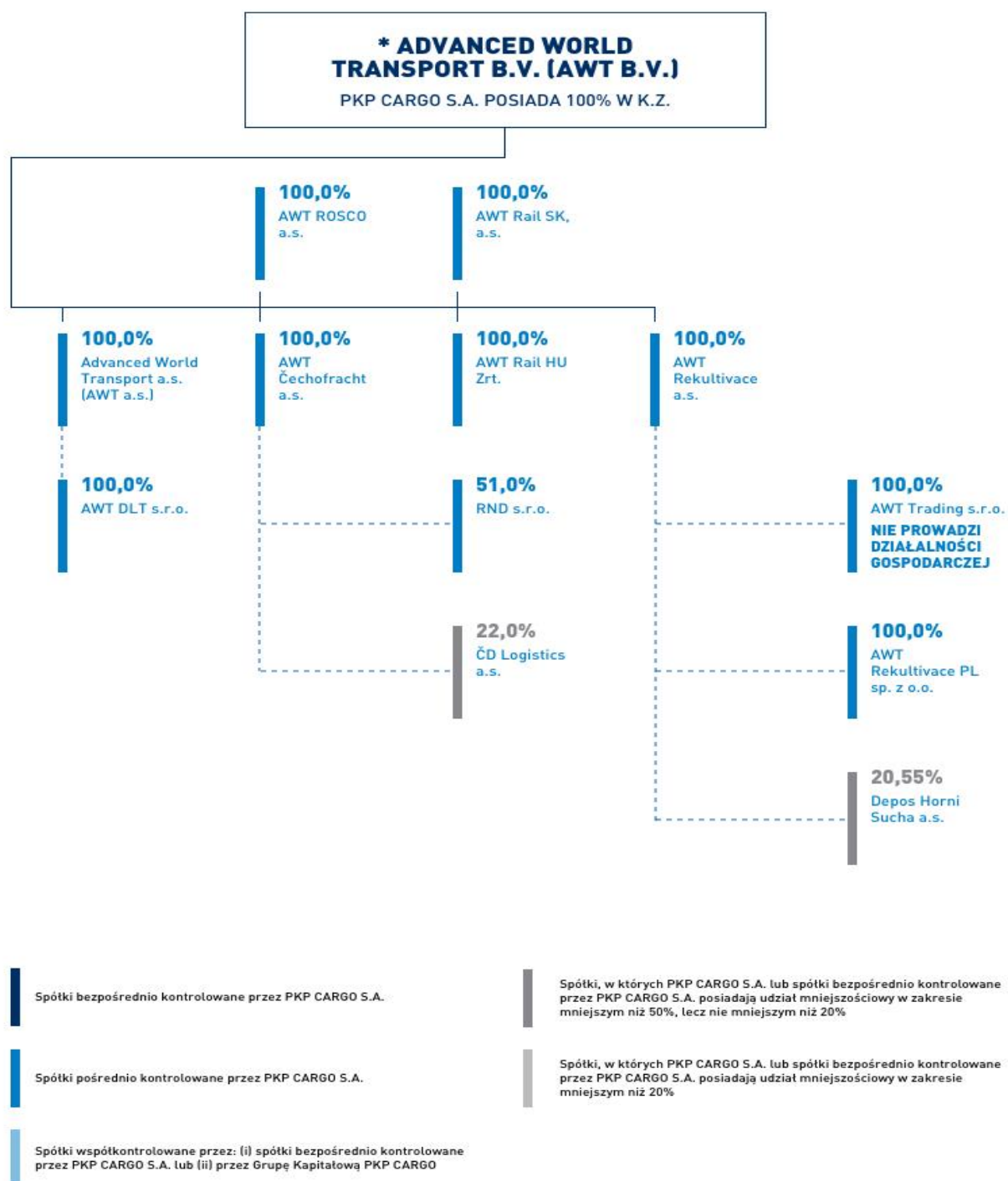


* powiązania kapitałowe spółki AWT B.V. (która posiada akcje/udziały w innych spółkach) ilustruje schemat na kolejnej stronie;

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

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2 Struktura Grupy AWT na dzień 31.03.2018 r.



Źródło: Opracowanie własne

3. Informacje dotyczące Jednostki dominującej

3.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

ZARZĄD

Zarząd PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie działa na podstawie przepisów prawa, a w szczególności:

1. ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.);
2. ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.);
3. Statutu PKP CARGO S.A. (tekst jednolity przyjęty Uchwałą nr 1682/VI/2017 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 czerwca 2017 r.);
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 47/2018 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 7 lutego 2018 r.;
5. innych przepisów wewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

Zarząd kieruje sprawami i zarządza majątkiem Spółki oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie czynności niezastrzeżone dla Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej Spółki. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu. Do składania oświadczeń woli jest upoważniony Prezes Zarządu samodzielnie lub dwaj Członkowie Zarządu działający łącznie lub Członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

Sposób funkcjonowania Zarządu

Szczegółowy tryb działania Zarządu opisany jest w Regulaminie Zarządu. Regulamin ten uchwała Zarząd i zatwierdza Rada Nadzorcza Spółki. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Zarządu, Zarząd podejmuje decyzje w formie uchwał. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu i mogą być podejmowane, tylko jeśli wszyscy członkowie Zarządu zostali prawidłowo zawiadomieni o posiedzeniu Zarządu. Zgodnie z Regulaminem, w przypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami wstrzymującymi się, głos decydujący posiada Prezes Zarządu. Posiedzenia Zarządu odbywają się co najmniej raz w tygodniu. W szczególnie uzasadnionych przypadkach posiedzenia Zarządu mogą odbywać się w terminie późniejszym, przy czym nie później niż w ciągu 14 dni od daty poprzedniego posiedzenia.

Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w wypadku konfliktu interesów pomiędzy Spółką i członkiem Zarządu, małżonkiem, krewnym lub powinowatym (do drugiego stopnia) lub inną osobą, z którą członek Zarządu jest osobiście powiązany, członek Zarządu powinien niezwłocznie poinformować o takim konflikcie pozostałych Członków Zarządu, a w przypadku Prezesa Zarządu również Radę Nadzorczą Spółki oraz powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad podjęciem uchwały w sprawie, w której zaistniał konflikt interesów, i może zażądać, aby zostało to zapisane w protokole posiedzenia Zarządu.

Tabela 3 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Czesław Warszewicz	Prezes Zarządu	27.03.2018 r.	nadal
Leszek Borowiec	Członek Zarządu ds. Finansowych	27.03.2018 r.	nadal
Witold Bawor	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	26.10.2017 r.	nadal
Grzegorz Fingas	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.04.2016 r.	nadal
Zenon Kozendra	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal
Krzysztof Mamiński	czasowe wykonywanie czynności Prezesa Zarządu	26.10.2017 r.	26.01.2018 r. (zgodnie z art. 383 KSH)
		27.01.2018 r.	25.03.2018 r. (zgodnie z art. 383 KSH)

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 05 stycznia 2018 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1717/VI/ 2018 oraz w dniu 07 lutego 2018 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1721/VI/2018 wydłużającą termin składania zgłoszeń oraz zmieniającą pozostałe terminy w postępowaniu kwalifikacyjnym wszczętym Uchwałą nr 1712/VI/2017 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 05.12.2017 roku na stanowiska: Prezesa Zarządu oraz Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.

W dniu 25 stycznia 2018 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1719/VI/2018 delegującą Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., Pana Krzysztofa Mamińskiego do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. od dnia 27 stycznia 2018 r. do dnia 26 marca 2018 r. W dniu 23 marca 2018 r. Spółka powzięła informację o złożeniu z dniem 25 marca 2018 r. rezygnacji z członkostwa w Zarządzie Spółki przez Pana Krzysztofa Mamińskiego.

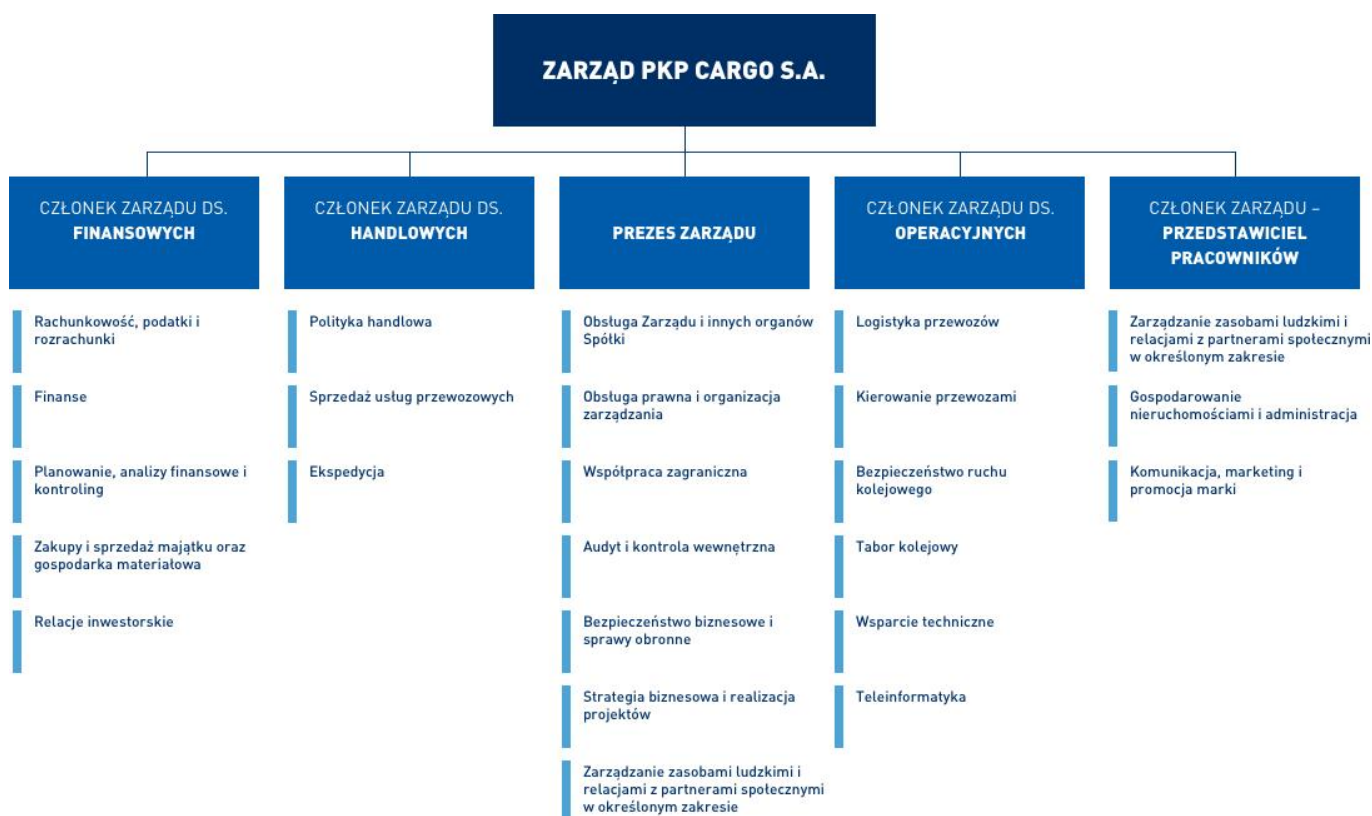
W dniu 26 marca 2018 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1727/VI/2018 powołującą z dniem 27 marca 2018 r. Pana Leszka Borowca na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.

W dniu 26 marca 2018 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1729/VI/2018 powołującą z dniem 27 marca 2018 r. Pana Czesława Warszewicza na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

W dniu 23 kwietnia 2018 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1762/VI/2018 stwierdzającą powołanie przedstawiciela pracowników Pana Jerzego Sośnierza z dniem 01 maja 2018 r. na Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez członków Zarządu przedstawia się następująco:

Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 31.03.2018 r.



Źródło: Opracowanie własne

RADA NADZORCZA

Zgodnie z przyjętym tekstem jednolitym Statutu PKP CARGO S.A. (Uchwała nr 1682/VI/2017 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 czerwca 2017 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 do badania sprawozdań finansowych Spółki oraz do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, wyrażenie zgody na wypłatę przez Zarząd Spółki zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego, powoływanie i odwoływanie Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu, ustalanie liczby członków Zarządu, ustalanie zasad kształtowania wynagrodzeń Członków Zarządu, wyrażanie zgody na utworzenie i likwidację oddziału Spółki, opiniowanie wniosków przez Zarząd spółki Walnemu Zgromadzeniu.

Sposób funkcjonowania Rady Nadzorczej

Szczegółowy tryb działania Rady Nadzorczej określa uchwalony przez Radę Nadzorczą - Regulamin Rady Nadzorczej Spółki. W świetle postanowień ww. Regulaminu, Rada Nadzorcza podejmuje decyzje w formie uchwał. Do ważności uchwał Rady Nadzorczej wymagane jest zaproszenie na jej posiedzenie wszystkich 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 Nadzorczej. Uchwały Rady w sprawie zawieszenia w czynnościach członków Zarządu lub Zarządu wymagają zgody Przewodniczącego Rady. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podejmowane również bez odbycia posiedzenia, z wyłączeniem uchwał w sprawach wyboru Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej, powołania członka Zarządu oraz odwołania i zawieszenia tych osób w czynnościach. Rada Nadzorcza odbywa swoje posiedzenia, co najmniej raz na dwa miesiące.

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

Poniższa tabela prezentuje skład osobowy Rady Nadzorczej, stan na dzień przekazania raportu.

Tabela 4 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	Członek Rady Nadzorczej	06.03.2017 r.	
	Przewodniczący Rady Nadzorczej	20.03.2017 r.	
	(delegowany do czasowego pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu)	26.10.2017 r.	25.03.2018 r.
	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.03.2018 r.	nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Rady Nadzorczej	01.06.2017 r.	
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	27.06.2017 r.	nadal
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	11.05.2016 r.	nadal
Raimondo Eggink	Członek Rady Nadzorczej	13.04.2015 r.*	nadal
Małgorzata Kryskiewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	nadal
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	14.03.2017 r.	nadal
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	01.05.2018 r.	nadal
Czesław Warszewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	26.03.2018 r.

* z dniem 11 maja 2016 r. - odbycia Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia („ZWZ”) PKP CARGO S.A. - rozpoczęła się VI kadencja RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołuje Komitet Audytu PKP CARGO S.A. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej, w tym, z tym zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu spełnia kryteria niezależności i jest powołana w sposób określony w § 20 i § 21 Statutu Spółki. Przynajmniej jeden Członek Komitetu Audytu powinien mieć kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych oraz przynajmniej jeden członek Komitetu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej, monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego, w tym w zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych w tym wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażenie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług będących badaniem, rekomendowanie Radzie Nadzorczej podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami.

Tabela 5 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Raimondo Eggink	Członek Komitetu	30.04.2015 r.	11.05.2016 r.*
	Przewodniczący Komitetu	18.12.2015 r.	11.05.2016 r.*
	Członek Komitetu	20.05.2016 r.	
	Przewodniczący Komitetu	31.05.2016 r.	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Komitetu	18.12.2015 r.	11.05.2016 r.*
		20.05.2016 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Komitetu	20.05.2016 r.	nadal

*data upływu V kadencji RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. NOMINACJI

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołuje Komitet ds. Nominacji. W jego skład wchodzi trzech członków Rady Nadzorczej, w tym co najmniej jeden Członek Rady spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i § 21 Statutu Spółki, który pełni funkcję Przewodniczącego Komitetu. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Nominacji organizuje i sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowiska członków Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu, a także wspomaga on osiągnięcie celów strategicznych Spółki poprzez przedstawianie Radzie opinii i wniosków dotyczących struktury zatrudnienia oraz wynagradzania pracowników Spółki, w tym w szczególności Członków Zarządu Spółki i kadry kierowniczej wysokiego szczebla.

Tabela 6 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Zofia Dzik	Przewodnicząca Komitetu	20.05.2016 r.	nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Komitetu	27.06.2017 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	27.11.2017 r.	nadal

*data upływu V kadencji RN PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. STRATEGII

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

Tabela 7 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2018 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Czesław Warszewicz	Przewodniczący Komitetu	23.06.2016 r.	26.03.2018 r.
Raimondo Eggink	Członek Komitetu	23.06.2016 r.	nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Komitetu	27.06.2017 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	23.04.2018 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

3.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Tabela 8 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Źródło: Opracowanie własne

3.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów

Rysunek 4 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 16 marca 2018 r. oraz na dzień przekazania raportu



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

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 18.10.2016 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 23.11.2017 r.

(4) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 18.08.2016 r.

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

Źródło: Opracowanie własne

3.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 16 marca 2018 r., tj. dnia przekazania raportu za 2017 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

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

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Czesław Warszewicz	0
Leszek Borowiec	0
Grzegorz Fingas	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46
wg stanu na dzień 16.03.2018 r.	
Krzysztof Mamiński*	0
Grzegorz Fingas	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46

Źródło: Opracowanie własne

*do 25.03.2018 r. czasowe wykonywanie czynności Prezesa Zarządu



Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 16 marca 2018 r., tj. dnia przekazania raportu za 2017 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

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

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Krzysztof Mamiński	0
Mirosław Antonowicz	0
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Raimondo Eggink	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
wg stanu na dzień 16.03.2018 r.	
Krzysztof Mamiński	0
Mirosław Antonowicz	0
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Raimondo Eggink	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Czesław Warszewicz	0

Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1 Otoczenie makroekonomiczne



Polska gospodarka

Zgodnie z opublikowaną przez GUS w kwietniu aktualizacją rachunków narodowych za 2016 r. i 2017 r., tempo wzrostu PKB w Polsce obniżyło się do 4,9% r/r w IV kwartale 2017 r. z 5,2% r/r w III kwartale (dane nieuwzględniające czynników sezonowych i kalendarzowych). Rewizja wynikała głównie z niższych niż zakładano wcześniej kontrybucji inwestycji i konsumpcji sektora publicznego, przy jednocześnie lepszych danych o bilansie handlu zagranicznego. W obliczu pozytywnych rewizji danych za I i III kwartał 2017 r., średnioroczna dynamika wzrostu PKB nie zmieniła się w porównaniu do wcześniejszych szacunków i była w 2017 r. równa 4,6%, co oznacza silne przyspieszenie względem 2016 r. (3,0%) i jednocześnie najmocniejsze tempo wzrostu od 2011 r. Dostępne miesięczne dane o aktywności ekonomicznej (produkcja przemysłowa, sprzedaż detaliczna, budownictwo) za okres styczeń-marzec 2018 r. wskazują, że tempo wzrostu PKB w Polsce było zbliżone do 4,7-4,8% r/r.

Według ekonomistów Narodowego Banku Polskiego (NBP), kluczowym czynnikiem wpływającym na krajowy wzrost gospodarczy w IV kwartale i całym 2017 r. była konsumpcja gospodarstw domowych⁵. Jej dynamika w wartościach realnych wyniosła w IV kwartale 5,0% r/r, tj. była wyższa od tempa wzrostu obserwowanego w III kwartale oraz I półroczu 2017 r. (średnio 4,7% r/r)⁶. Zwiększeniu konsumpcji sprzyjały, w ocenie ekspertów NBP, trendy zachodzące na krajowym rynku pracy (dalszy stabilny wzrost zatrudnienia i silne przyspieszenie dynamiki wynagrodzeń w II połowie 2017 r.), wypłaty środków pieniężnych związanych z rządowym programem *Rodzina 500+*, a także bardzo dobre nastroje wśród konsumentów, odzwierciedlone w badaniach GUS. Zarówno Bieżący, jak i Wyprzedzający Wskaźnik Ufności Konsumentckiej (BWUK i WWUK), które są silnie skorelowane z ogólną dynamiką konsumpcji, odnotowały w 2017 r. swoje historyczne maksima⁷. Pozytywnie na nastawienie konsumentów oddziaływał również stopniowy spadek stopy bezrobocia, która w grudniu 2017 r. spadła do poziomu 6,6% - najniższego od 1991 r.⁸

Drugim motorem wzrostu PKB w Polsce w 2017 r. były nakłady inwestycyjne, które stopniowo przyspieszały w kolejnych kwartałach 2017 r. W II połowie 2017 r. nastąpiło wyraźne ożywienie inwestycji, a ich dynamika w IV kwartale wyniosła 5,4% r/r, tj. była najwyższa od II kwartału 2015 r. Wzrost wydatków kapitałowych miał swoje podłoże przede wszystkim w inwestycjach sektora publicznego, w tym jednostek samorządu terytorialnego, na skutek większego niż w poprzednich kwartałach wykorzystania unijnych funduszy strukturalnych UE przyznanych Polsce w ramach perspektywy wydatkowej na lata 2014-2020. Jednocześnie w IV kwartale 2017 r. nastąpiło lekkie ożywienie inwestycji prywatnych przedsiębiorstw, któremu sprzyjał najwyższy od 2008 r. stopień wykorzystania mocy produkcyjnych oraz korzystne perspektywy popytu na ich wyroby⁹.

Pomimo obserwowanego w IV kwartale 2017 r. silnego umocnienia złotego, ograniczającego zagraniczną konkurencyjność cenową polskich towarów, trwająca dobra koniunktura w gospodarkach głównych partnerów handlowych Polski (głównie strefy euro w szczególności Niemiec) przełożyła się na mocną dynamikę eksportu, który zwiększył się średnio o 8,2% r/r. Jednocześnie w IV kwartale 2017 r. nastąpił wzrost importu dóbr do Polski o 8,9% r/r, z uwagi zarówno na wysoki popyt krajowy, jak i większe zapotrzebowanie na surowce i półprodukty wykorzystywane do produkcji wyrobów kierowanych na eksport. W rezultacie wkład eksportu netto (nadwyżka eksportu nad importem) pozostał neutralny w relacji do PKB.

⁵ Narodowy Bank Polski

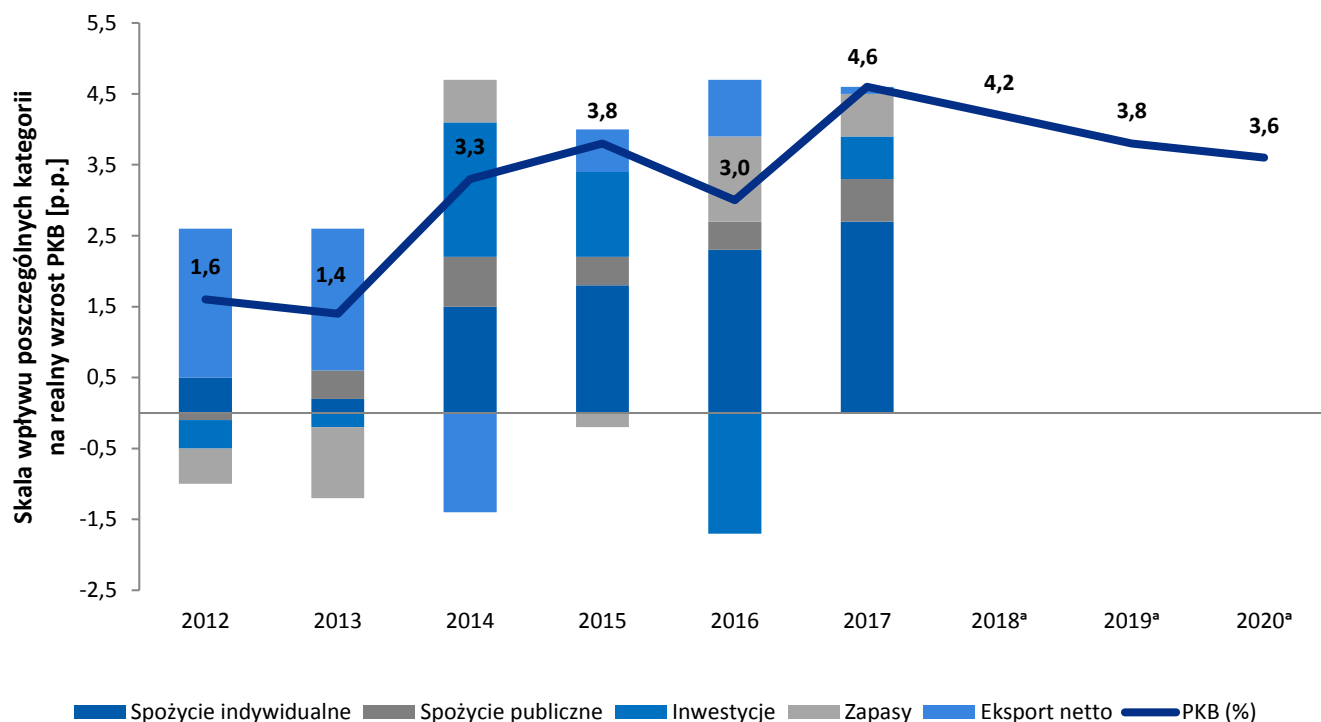
⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁷ Ibidem

⁸ Ibidem

⁹ Narodowy Bank Polski

Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2012-2017 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2018-2020 – dane niewyrównane sezonowo



^a Prognoza Narodowego Banku Polskiego – Marzec 2018 r.; dane bez dekompozycji

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

Wysoka aktywność ekonomiczna (w szczególności lepsze od oczekiwań wyniki sektora handlu zagranicznego) w IV kwartale i w rezultacie w całym 2017 r. przełożyła się na pozytywną rewizję prognoz wzrostu PKB w Polsce przez Narodowy Bank Polski. Zgodnie z najnowszymi projekcjami makroekonomicznymi opublikowanymi w marcowym „Raportcie o Inflacji”, średnioroczne tempo wzrostu gospodarczego wyniesie odpowiednio 4,2% w 2018 r. (wobec 3,6% zakładanych w listopadowej projekcji) i 3,8% w 2019 r. (3,3% w listopadowej projekcji)¹⁰.

Zdaniem ekonomistów NBP, główną składową wzrostu PKB pozostanie w dalszym ciągu konsumpcja gospodarstw domowych, której dynamika będzie równa średnio 4,1% w 2018 r. (3,7% w listopadowej projekcji) i 3,9% w 2019 r. (3,5% w listopadowej projekcji). Będzie ona wspierana przez dalsze stopniowe zwiększanie się dochodów rozporządzalnych gospodarstw domowych na skutek wzrostu zatrudnienia i wynagrodzeń, a także kontynuacji trendu spadkowego stopy bezrobocia, oraz utrzymujące się pozytywne nastroje wśród konsumentów. W perspektywie kolejnych kwartałów pozytywnie na dynamikę konsumpcji oddziaływać będzie także możliwość finansowania jej relatywnie tanim kredytem w obliczu utrzymującego się niskiego poziomu stóp procentowych. Negatywnie na spożycie indywidualne może wpłynąć wzrost inflacji, ograniczający realną siłę nabywczą konsumentów oraz wygasający bazowy efekt rządowego programu świadczeń socjalnych *Rodzina 500+*.

Czynnikiem wspierającym wzrost gospodarczy w latach 2018-2019 będą także inwestycje, których dynamika zgodnie z marcową projekcją wyniesie 8,6% w 2018 r. (7,6% w listopadowej projekcji) i 6,3% w 2019 r. (5,0% w listopadowej projekcji). Analitycy NBP oczekują dalszego przyspieszenia inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych ze środków UE. Jednocześnie ostatnie wyniki badań ankietowych NBP przeprowadzonych w sektorze przedsiębiorstw sugerują stopniowe przyspieszenie nakładów inwestycyjnych finansowanych ze środków własnych, czemu sprzyjają lepsze oceny przedsiębiorców związane z przyszłym popytem i produkcją oraz wysoki poziom wykorzystania dostępnych mocy produkcyjnych¹¹. Poprawę nastrojów przedsiębiorstw sygnalizują także wyniki ostatnich badań koniunktury GUS¹². W ocenie ekonomistów NBP pozytywnie na dynamikę nakładów kapitałowych będzie również wpływać zwiększona dostępność takich form finansowania

¹⁰ Ibidem

¹¹ Ibidem

¹² Główny Urząd Statystyczny

działalności jak leasing czy możliwość wykorzystania taniego kredytu, co wynika z utrzymywania przez Radę Polityki Pieniężnej stóp procentowych na historycznie niskim poziomie.

W kierunku spadku dynamiki PKB w latach 2018-2019 będzie natomiast oddziaływał eksport netto, którego kontrybucja do PKB stanie się ujemna już w I kwartale 2018 r. Będzie to, zdaniem ekspertów NBP, wynik osłabienia eksportu na skutek oczekiwanego spowolnienia aktywności ekonomicznej w otoczeniu zewnętrznym (zwłaszcza w Niemczech i strefie euro) oraz dalszego stopniowego umacniania złotego względem głównych walut. Jednocześnie dynamika importu pozostanie silna, na co wpływ będzie miał wysoki popyt wewnętrzny (w tym m.in. wysoka importochłonność inwestycji).

Podobny wydzźwięk niosą ze sobą opublikowane w kwietniu 2018 r. prognozy gospodarcze Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW). Ekonomiści MFW oczekują, że średnioroczne tempo wzrostu PKB w Polsce wyniesie 4,1% w 2018 r. (wobec 3,3% zakładanych w ramach projekcji październikowej), a w 2019 r. będzie równe 3,5% (poprzednio 3,0%)¹³. Zdaniem analityków MFW, na dynamikę PKB w latach 2018-2019 wpływ będą miały przede wszystkim spożycie indywidualne, szybsze tempo absorpcji funduszy strukturalnych UE oraz polityka makroekonomiczna rządu wspierająca dochody rozporządzalne ludności.

Natomiast eksperci Komisji Europejskiej (KE) zakładają, że tempo wzrostu PKB wyniesie średnio 4,3% w 2018 r. i 3,7% w 2019 r. Bieżące prognozy z maja 2018 r. są dla obu okresów o 0,1 p.p. wyższe od projekcji z lutego 2018 r. W ocenie analityków KE głównym motorem wzrostu gospodarczego w nadchodzących kwartałach będzie popyt wewnętrzny¹⁴.

Według projekcji NBP z marca 2018 r., średnioroczna stopa inflacji CPI w Polsce w 2018 r. ustabilizuje się na poziomie z 2017 r. i wyniesie 2,1% (wobec 2,3% w listopadowej prognozie), natomiast w 2019 r. wzrośnie średnio do 2,7%. Obniżenie prognoz ścieżki kształtowania się cen w 2018 r. wynika głównie z niższej od oczekiwań dynamiki inflacji bazowej (tj. po wyłączeniu cen żywności i energii) w ostatnich miesiącach. Jednocześnie w nadchodzących kwartałach oczekiwane jest jej mocne przyspieszenie, z uwagi na nasilającą się presję płacową (wysoka dynamika wzrostu jednostkowych kosztów pracy) oraz popytową (dalsze poszerzenie dodatniej luki popytowej, gdyż obecne tempo wzrostu PKB jest wyższe od średniokresowego trendu) w krajowej gospodarce. W odróżnieniu od czynników krajowych, spowalniająco na wskaźnik inflacji będą oddziaływały z kolei utrzymujące się relatywnie niskie ceny importu, na skutek umiarkowanej dynamiki cen w gospodarce strefy euro oraz spodziewanego umocnienia złotego względem dolara i euro. W perspektywie najbliższych kwartałów w kierunku spadku dynamiki inflacji oddziaływać będą zdaniem ekonomistów NBP także ceny żywności oraz energii, czemu sprzyjać będą spadki cen surowców energetycznych na rynkach światowych oraz kursu USD/PLN, w którym są one kwotowane (pomimo możliwych krótkoterminowych zawirowań).

Główne czynniki, które mogą wpłynąć na realizację projekcji PKB i inflacji CPI z marca 2018 r., to zdaniem ekonomistów NBP m.in.:

- Możliwość osłabienia koniunktury w USA. W 2017 r. amerykański rynek akcji silnie wzrósł, co wraz z wysokimi wycenami spółek zwiększa prawdopodobieństwo znacznej korekty na giełdzie. Ewentualna przecena miałyby silny negatywny wpływ na dynamikę konsumpcji, a w rezultacie tempo wzrostu gospodarczego w USA.
- Spowolnienie tempa aktywności ekonomicznej w strefie euro. Z uwagi na wysokie ceny mieszkań obserwowane obecnie, skala przyszłych reakcji dostosowawczych na rynku mieszkaniowym pozostaje ryzykiem dla tempa wzrostu PKB w strefie euro. Jest to szczególnie istotne w krajach charakteryzujących się wysokim poziomem zadłużenia gospodarstw domowych. Niekorzystnie na perspektywy gospodarcze rzutuje także niepewność, związana z ostatecznym kształtem porozumień odnośnie przyszłej wymiany handlowej pomiędzy Wielką Brytanią a Unią Europejską, po ostatecznym opuszczeniu wspólnoty przez ten kraj.
- Ograniczenie globalnej wymiany handlowej w wyniku rosnących tendencji protekcyjnych w światowej gospodarce. W marcu 2018 r. USA zdecydowały o nałożeniu ceł importowych na niektóre chińskie towary, co poskutkowało odwetowymi działaniami chińskiego rządu¹⁵. Eskalacja konfliktu mogłaby doprowadzić do wybuchu globalnej wojny handlowej, co w obliczu dużej internacjonalizacji gospodarek przyczyniłoby się do ogólnego spadku tempa wzrostu światowego PKB.
- Spadek podaży pracy w Polsce. Niepewna pozostaje ostateczna skala odpływu osób z zasobu siły roboczej w reakcji na ustawę obniżającą wiek emerytalny w Polsce. Dodatkowo, spodziewany wzrost aktywności zawodowej w najstarszych grupach wiekowych (50+) może okazać się niższy niż w ostatnich kwartałach. W rezultacie niższa podaż pracy może wpłynąć negatywnie na poziom krajowej produkcji, a w rezultacie także na dynamikę wzrostu PKB w nadchodzących kwartałach.

¹³ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

¹⁴ Komisja Europejska

¹⁵ Business Insider



Czeska gospodarka

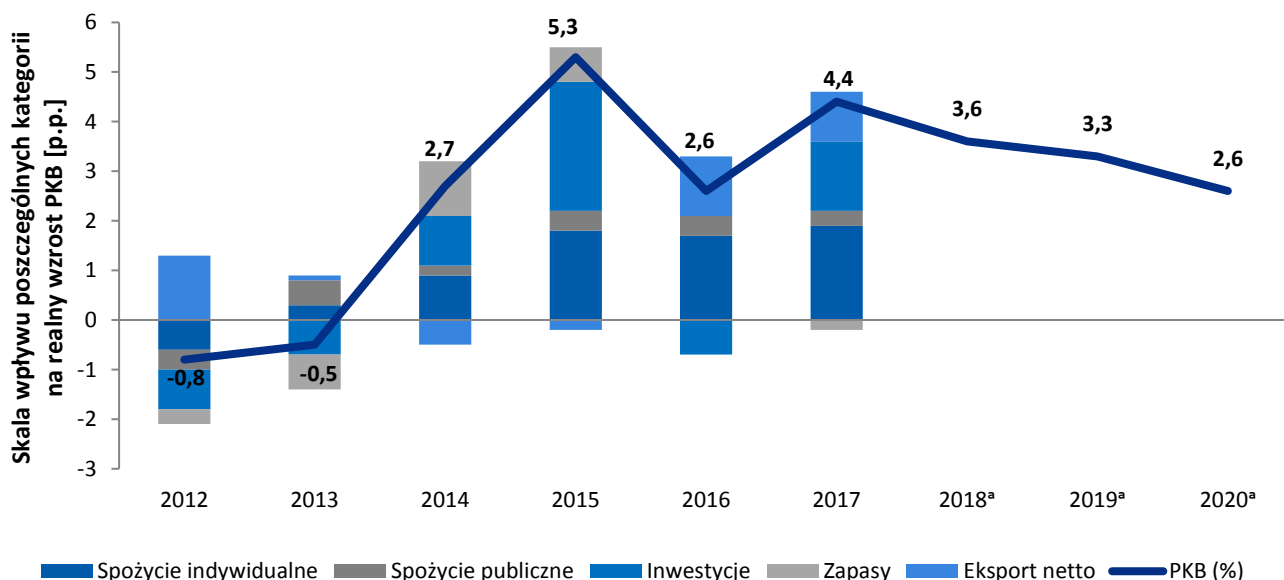
Według danych Czeskiego Urzędu Statystycznego (CZSO), gospodarka Czech wzrosła w IV kwartale 2017 r. o 0,8% kw/kw wobec tempa wzrostu PKB równego 0,7% kw/kw w III kwartale 2017 r. Jednocześnie wyrównana sezonowo roczna dynamika wzrostu gospodarczego była w IV kwartale równa 5,5%, tj. najwyższa od III kwartału 2015 r. głównie w wyniku rozliczenia perspektywy finansowej UE na lata 2007-2013. Średnioroczne tempo PKB wyniosło 4,6% w 2017 r., co oznacza silne przyspieszenie tempa rozwoju względem 2016 r. (2,5%). Biorąc pod uwagę wartości nie uwzględniające czynników sezonowych i kalendarzowych, w 2017 r. czeska gospodarka rozwijała się w tempie równym 4,4%, wobec 2,6% rok wcześniej.

Głównym motorem wzrostu PKB w Czechach w IV kwartale i całym 2017 r. była konsumpcja gospodarstw domowych, która w wartościach realnych wzrosła o 4,0% względem 2016 r. – najsilniej od 2007 r., tj. okresu przedkryzysowego. Konsumpcja gospodarstw domowych była w 2017 r. wspierana przez stabilny wzrost dochodów rozporządzalnych gospodarstw domowych w obliczu wciąż poprawiającej się kondycji rynku pracy. Rok 2017 przyniósł bowiem spadek stopy bezrobocia rejestrowanego w Czechach do średniego poziomu 4,3% wobec 5,6% w 2016 r. W obliczu rosnących niedoborów dostępnej siły roboczej, silnie przyspieszyła także dynamika wynagrodzeń, która w wartościach realnych zwiększyła się w 2017 r. o 4,5% r/r (nominalny wzrost płac o 7,0% r/r). Do wyższej dynamiki spożycia indywidualnego przyczyniły się również lepsze nastroje konsumenckie oraz dalszy spadek stopy oszczędności.

Kolejnym kluczowym czynnikiem wzrostu gospodarczego w Czechach były inwestycje, które w 2017 r. zwiększyły się średnio o 5,4% r/r po spadku o 2,3% r/r w 2016 r. Na silne odbicie inwestycji wpłynął przede wszystkim stopniowy wzrost wydatków kapitałowych w sektorze publicznym, wspierany przez napływ środków z funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy unijnej na lata 2014-2020. W 2017 r. stabilnie rosły także wolumeny inwestycji przedsiębiorstw prywatnych, a głównymi kategoriami nakładów kapitałowych były pojazdy transportowe, maszyny i inne urządzenia robocze oraz budownictwo niemieszkalne.

Utrzymująca się dobra koniunktura w otoczeniu makroekonomicznym czeskiej gospodarki (głównie strefy euro w szczególności Niemiec) znalazła odzwierciedlenie we wzroście eksportu o 6,5% r/r względem 2016 r., przy wzroście importu średnio o 5,8% r/r, (co pośrednio wynikało z większej konsumpcji krajowej oraz wzrostu aktywności inwestycyjnej wykorzystującej towary z zagranicy).

Rysunek 6 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2012-2017 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2018-2020 – dane niewyrównane sezonowo



^a Prognoza Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej – Kwiecień 2018 r., dane bez dekompozycji
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Urzędu Statystycznego, Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej

Pozytywne sygnały płynące z gospodarki skłoniły ekspertów Czeskiego Ministerstwa Finansów do dodatniej rewizji prognoz dynamiki wzrostu PKB dla Czech na lata 2018-2020, choć tempo ekspansji ma stopniowo zwalniać względem 2017 r. Według projekcji Czeskiego Ministerstwa Finansów z kwietnia 2018 r., średnioroczna dynamika wzrostu PKB bez uwzględnienia

czynników sezonowych i kalendarzowych¹⁶ obniży się do 3,6% (wobec 3,4% zakładanych w styczniowej prognozie) w 2018 r. i 3,3% (2,6% w styczniowej projekcji) w 2019 r.

Zdaniem ekspertów czeskiego MF głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego w latach 2018-2019 pozostanie konsumpcja gospodarstw domowych, która w ujęciu r/r zwiększy się o 4,3% (3,7% w styczniowej projekcji) w 2018 r. i 4,1% (2,7% w styczniowej projekcji) w 2019 r. Będzie ona wspierana przez dalszy wzrost realnych dochodów rozporządzalnych gospodarstw domowych (jako efekt wzrostu zatrudnienia oraz wynagrodzeń), najwyższy od 1998 r. poziom optyimizmu konsumenckiego, spadek stopy oszczędności, dostępność wciąż relatywnie taniego kredytu konsumpcyjnego, a także wprowadzenie ustaw o podwyżce emerytur oraz zniżkach komunikacyjnych dla uczniów, studentów oraz seniorów¹⁷.

Ekonomiści MF spodziewają się również utrzymania silnej dynamiki wzrostu nakładów kapitałowych wśród przedsiębiorstw prywatnych i państwowych. W sektorze prywatnym pozytywnie na zwiększenie inwestycji oddziaływać będzie w ich ocenie rosnąca nadwyżka operacyjna brutto wśród przedsiębiorstw, w dalszym ciągu relatywnie niski koszt zewnętrznego finansowania oraz wysoki poziom wykorzystania mocy produkcyjnych (w szczególności w przemyśle przetwórczym). Pośrednio na wzrost inwestycji oddziaływać będą także rosnące trudności w rekrutacji pracowników, skłaniające firmy do inwestycji nakierowanych na zwiększenie produktywności pracy. Inwestycjom sektora publicznego powinien natomiast sprzyjać zwiększony napływ funduszy strukturalnych UE. W rezultacie dynamika inwestycji ogółem wyniesie zdaniem ekonomistów MF średnio 5,7% (4,1% w styczniowej projekcji) w 2018 r. i 4,4% (3,4% w styczniowej projekcji) w 2019 r.

Analitycy MF oczekują także nieco niższej niż zakładano w styczniu dynamiki czeskiego eksportu w latach 2018-2019, co wraz ze spodziewanym przyspieszeniem importu odzwierciedlającym silny popyt wewnętrzny doprowadzi ich zdaniem do negatywnej kontrybucji eksportu do PKB w tym okresie.

Jednocześnie ekonomiści MF spodziewają się, że w I kwartale 2018 r. tempo wzrostu gospodarczego w Czechach pozostanie silne i wyniesie 4,3% r/r (dane niewyrównane sezonowo), o czym świadczą dostępne miesięczne dane o aktywności ekonomicznej (produkcja przemysłowa, produkcja budowlano-montażowa oraz sprzedaż detaliczna)¹⁸.

Również Komisja Europejska (KE) pozytywnie zrewidowała ostatnio swoje prognozy wzrostu PKB dla czeskiej gospodarki względem poprzednich projekcji. Prognozy z maja 2018 r. pokazują, że analitycy KE spodziewają się, że gospodarka Czech będzie rozwijała się w tempie równym 3,4% (3,2% w lutowej projekcji) i 3,1% (2,9% w lutowej projekcji) odpowiednio w 2018 i 2019 r.¹⁹ Głównym czynnikiem wspierającym wzrost PKB będzie, w ocenie Komisji Europejskiej, popyt krajowy, w tym zwłaszcza spożycie gospodarstw domowych oraz nakłady inwestycyjne.

Zgodnie z prognozą Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej z kwietnia 2018 r., stopa inflacji (CPI) będzie stopniowo obniżać się w nadchodzących kwartałach i spadnie z 2,5% w 2017 r. do średnio 2,1% (2,6% w styczniowej projekcji) w 2018 r. i 1,9% (2,1% w styczniowej projekcji) w 2019 r., tj. w pobliżu celu inflacyjnego Czeskiego Banku Narodowego (2,0%)²⁰. Rewizja w dół prognoz inflacji na 2018 r. w stosunku do styczniowej projekcji wynikała głównie z niespodziewanego i znacznego spadku cen żywności na początku 2018 r. Jednocześnie ekonomiści MF spodziewają się silniejszego umocnienia korony względem dolara i euro, a także nieco niższej przyszłej ścieżki notowań cen paliw na rynkach światowych, co łącznie będzie miało silny deflacyjny wpływ na ceny paliw i ceny importowanej żywności. Na wzrost cen mogą natomiast wpływać: dalszy silny wzrost jednostkowych kosztów pracy (ze względu na rosnące braki wykwalifikowanych i niewykwalifikowanych pracowników oraz historycznie wysoką liczbę nieobsadzonych miejsc pracy, co przekłada się na wzrost presji na wzrost wynagrodzeń), a także rosnąca presja popytowa (wysoka konsumpcja w obliczu tempa wzrostu PKB przekraczającego średniookresowy trend).

Do wyodrębnianych przez ekonomistów Ministerstwa Finansów zewnętrznych czynników ryzyka należą, podobnie jak w przypadku Polski, możliwe spowolnienie światowego PKB oraz wzrost tendencji protekcyjnych, które dla Czech są tym bardziej istotne w momencie, gdy gospodarka jest silnie zorientowana na eksport (jego udział w PKB wynosi blisko 80%). Jednocześnie czynnikami specyficznymi dla czeskiej gospodarki, które stanowią ryzyko dla zakładanych przez Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej scenariuszy rozwoju są m.in.²¹:

- Wejście przez czeską gospodarkę w schyłkową fazę cyklu koniunkturalnego, w reakcji na poszerzającą się dodatnią lukę popytową. Cykliczna pozycja gospodarki (tempo wzrostu PKB przekraczające znacznie średniookresowy trend) wskazuje na znaczne prawdopodobieństwo spowolnienia dynamiki wzrostu gospodarczego w perspektywie nadchodzących kwartałów.
- Słabszy od oczekiwań wzrost produktywności. Z uwagi na rosnące niedobory siły roboczej na czeskim rynku pracy, dalszy stabilny wzrost produktywności jest kluczowym czynnikiem warunkującym tempo wzrostu PKB w średnim okresie.

¹⁶ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

¹⁷ Ibidem

¹⁸ Ibidem

¹⁹ Komisja Europejska

²⁰ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²¹ Ibidem

- Wysoki wzrost jednostkowych kosztów pracy. Rezultatem zmniejszającego się zasobu dostępnej siły roboczej jest wzrost presji na zwiększenie wynagrodzeń, co w rezultacie prowadzi pośrednio do podwyżek cen towarów i jednocześnie ogranicza ich międzynarodową cenową konkurencyjność.



Światowa gospodarka

Ogólna koniunktura panująca w gospodarce światowej pozostaje dobra, co pokazują ostatnie dane Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW). Według ekonomistów MFW, światowy PKB zwiększył się w 2017 r. średnio o 3,8% wobec 3,2% w 2016 r., co było najszybszym tempem wzrostu globalnej gospodarki od 2011 r.²². Jednocześnie stabilnie rosły wolumenty globalnej wymiany handlowej.

Do wyższej dynamiki światowego PKB względem lat ubiegłych przyczyniły się, zdaniem analityków MFW, m.in. stopniowa odbudowa inwestycji w gospodarkach rozwiniętych, kontynuacja silnego tempa wzrostu w gospodarkach azjatyckich, dobre wyniki ekonomiczne krajów Europy Środkowo-Wschodniej oraz oznaki ożywienia w gospodarkach sprofilowanych na eksport surowców²³.

Analitycy MFW spodziewają się dalszego przyspieszenia tempa wzrostu globalnego PKB, który w ich ocenie wyniesie średnio 3,9% zarówno w 2018 r., jak i 2019 r. Mocniejszemu wzrostowi światowej gospodarki w horyzoncie nadchodzących kwartałów będzie sprzyjał utrzymujący się pozytywny sentyment rynkowy, wciąż łagodne warunki finansowo-monetarne (wysoka dostępność zewnętrznego finansowania i niski koszt kredytu), a także lokalne i międzynarodowe skutki tzw. luzowania fiskalnego w USA, tj. obniżek podatków przez administrację prezydenta Donalda Trumpa. Głównym motorem światowego wzrostu PKB będą, zdaniem ekonomistów MFW, w dalszym ciągu tzw. kraje rozwijające się, w szczególności kraje azjatyckie. Prognozują oni, że w obliczu stopniowej zmiany struktury wzrostu na bardziej zbilansowaną (mniejszy udział inwestycji a większy konsumpcji) gospodarka chińska wzrośnie odpowiednio o 6,6% i 6,4% w 2018 i 2019 r., w porównaniu do 6,9% w 2017 r. Jednocześnie wzrost PKB w Indiach będzie stopniowo przyspieszał, do 7,4% w 2018 i 7,8% w 2019 r. z 6,7% w 2017 r., napędzany przez konsumpcję gospodarstw domowych oraz implementację reform strukturalnych skierowanych na zwiększenie produktywności gospodarki.

Perspektywy dla krajów rozwiniętych również pozostają dobre. Ekonomiści MFW prognozują, że dynamika wzrostu PKB w USA przyspieszy średnio do 2,9% r/r w 2018 r. z 2,3% r/r w 2017 r., a następnie zwolni lekko do 2,7% r/r w 2019 r. Oprócz pozytywnego wpływu cięć podatkowych, wzrost gospodarczy w USA będzie w ich ocenie wspierany przez wysoki popyt krajowy oraz eksport. Analitycy MFW spodziewają się także, że gospodarka strefy euro wzrośnie o 2,4% w 2018 r. i 2,0% w 2019 r. wobec 2,3% w 2017 r. Utrzymaniu silnego tempa wzrostu PKB w strefie euro będzie sprzyjać w ich ocenie silny popyt wewnętrzny, kontynuacja luźnej polityki pieniężnej prowadzonej przez Europejski Bank Centralny (EBC) oraz mocniejszy popyt z zagranicy.

Do kluczowych ryzyk, które mogą wpłynąć na realizację projekcji analitycy MFW zaliczają m.in.:

- wzrost napięć handlowych oraz ewentualne nałożenie dalszych barier w międzynarodowym obrocie handlowych, szczególnie w kontekście wprowadzonych w marcu 2018 r. przez administrację Donalda Trumpa ceł importowych na chińskie towary. Może to nie tylko wpłynąć w sposób bezpośredni na aktywność gospodarczą na świecie, ale także przełożyć się negatywnie na sentyment inwestycyjny - co niosłoby za sobą dalsze negatywne reperkusje,
- historycznie niskie stopy procentowe i niska inflacja w ocenie ekspertów MFW może powodować powstanie nierównowag w światowej gospodarce, co wymusiłoby szybkie reakcje banków centralnych i nagłe silne zacieśnienie polityki monetarnej. W rezultacie, przełożyłoby się to na spadek globalnego wzrostu PKB²⁴.

Podobny jak w przypadku raportu MFW z kwietnia 2018 r. obraz bieżącej kondycji i perspektyw gospodarki strefy euro jest zarysowany w projekcjach ekonomicznych Komisji Europejskiej (KE) z maja 2018 r. Analitycy KE oczekują, że gospodarka strefy euro wzrośnie o 2,3% w 2018 i 2,0% w 2019 r. wobec 2,4% w 2017 r.²⁵. Na kontynuację mocnego tempa wzrostu PKB w strefie euro wpływać będą m.in. takie czynniki jak wciąż łagodna polityka pieniężna prowadzona przez EBC przekładająca się bezpośrednio na dostępność taniego kredytu inwestycyjnego i konsumpcyjnego, dalsza poprawa sytuacji na europejskim rynku pracy zwiększająca pośrednio dochody rozporządzalne gospodarstw domowych, a w konsekwencji ich konsumpcję, rosnące inwestycje przedsiębiorstw z uwagi na poprawiające się perspektywy marżowe w obliczu większego popytu, a także wciąż silny eksport, korzystający z koniunktury zagranicznej. Dobrym perspektywom wzrostu gospodarczego będą także sprzyjały utrzymujące się pozytywne nastroje wśród konsumentów i inwestorów.

²² Międzynarodowy Fundusz Walutowy

²³ Ibidem

²⁴ Ibidem

²⁵ Komisja Europejska

Eksperci KE oczekują jednocześnie, że średnioroczna inflacja HICP w strefie euro ukształtuje się na poziomie 1,5% w 2018 r. i 1,6% w 2019 r. w porównaniu do stopy inflacji równej 1,5% w 2017 r. W latach 2018-2019 oczekują oni stopniowego wzrostu inflacji bazowej, z uwagi na nasilającą się presję popytową (tempo wzrostu PKB przekraczające średniookresowy trend) i płacową w gospodarkach strefy euro. Spodziewają się oni także wzrostu cen energii, związanego z ostatnim silnym odbiciem cen ropy naftowej na światowych rynkach. Czynnikiem oddziałującym w kierunku spadku inflacji może być natomiast, w ich ocenie, obserwowane od I połowy 2017 r. umocnienie euro względem głównych walut, przekładające się na spadek cen importu i relatywnie tańsze paliwa (kwotowane w dolarach)²⁶.

Tabela 11 Dynamika wzrostu PKB (% r/r) wiodących gospodarek światowych

	2014	2015	2016	2017	2018 ^a	2019 ^a
Świat	3,6	3,5	3,3	3,8	3,9	3,9
Gospodarki rozwijające się	4,7	4,3	4,4	4,8	4,9	5,1
Chiny	7,3	6,9	6,7	6,9	6,6	6,4
Indie	7,4	8,2	7,1	6,7	7,4	7,8
Gospodarki rozwinięte	2,1	2,3	1,7	2,3	2,5	2,2
USA	2,6	2,9	1,5	2,3	2,9	2,7
Strefa euro	1,3	2,1	1,8	2,3	2,4	2,0

^a Prognoza Międzynarodowego Funduszu Walutowego – Kwiecień 2018 r.

Źródło: Międzynarodowy Fundusz Walutowy

Przemysł w Polsce



W I kwartale 2018 r. produkcja sprzedana przemysłu ogółem²⁷ wzrosła o 5,6% r/r względem wzrostu o 7,3% r/r w I kwartale 2017 r. Oznacza to wyhamowanie dynamiki wzrostu produkcji przemysłowej względem IV kwartału (+8,5% r/r) i całego II półrocza (+7,5% r/r) 2017 r.²⁸

W okresie 3 miesięcy 2018 r. wzrost produkcji sprzedanej przemysłu odnotowano m.in. w produkcji koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (+14,3% r/r), wyrobów z metali (+12,0% r/r), urządzeń elektrycznych (+9,5% r/r), maszyn i urządzeń (+9,0% r/r), wyrobów z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych (+8,1% r/r), czy metali (+5,7% r/r). Dzięki silnej dynamice wzrostu w marcu (+5,8% r/r), w całym I kwartale 2018 r. zwiększyła się również produkcja sprzedana związana

z wydobywaniem węgla kamiennego i brunatnego (+0,2% r/r). Spadek produkcji w omawianym okresie wykazano natomiast m.in. w przypadku chemikaliów (-0,5% r/r).

Na nieco słabszą aktywność w krajowym sektorze przemysłowym w I kwartale 2018 r. wskazywały także odczyty wskaźnika PMI (*Purchasing Managers' Index*), który jest syntetyczną miarą koniunktury w przemyśle przetwórczym. Wskaźnik PMI dla Polski spadł z 55,0 pkt. w grudniu 2017 r. do 53,7 pkt. w marcu 2018 r., a średnio w I kwartale 2018 r. ukształtował się na poziomie 54,0 pkt., tj. o 0,2 pkt. niższym niż w IV kwartale 2017 r.²⁹ Pomimo, że wartości indeksu powyżej 50,0 pkt. są tożsame z trwającym ożywieniem w sektorze przemysłowym, to jego dekompozycja w marcu (m.in. najniższy od ośmiu miesięcy wzrost nowych zamówień) sugeruje możliwe dalsze spowolnienie dynamiki sektora w horyzoncie kolejnych miesięcy.

Lepszy obraz obecnej i przyszłej koniunktury w sektorze przemysłowym w Polsce wynika z badań ankietowych GUS przeprowadzonych wśród przedsiębiorstw. Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury gospodarczej w przetwórstwie przemysłowym zwiększył się w I kwartale 2018 r. do średnio najwyższego poziomu od 2008 r. Firmy pozytywnie oceniają swoją bieżącą sytuację finansową, poziomy produkcji oraz wolumeny nowych zamówień. Jednocześnie przedsiębiorstwa z sektora przetwórstwa przemysłowego oczekują kontynuacji pozytywnych trendów związanych z portfelem zamówień, produkcją oraz

²⁶ Ibidem

²⁷ przedsiębiorstwa o liczbie pracowników powyżej 9 osób

²⁸ Główny Urząd Statystyczny

²⁹ Markit IHS

ogólną kondycją gospodarki w horyzoncie najbliższych miesięcy³⁰. Zgodnie z danymi GUS, nowe zamówienia w przemyśle³¹ zwiększyły się w I kwartale 2018 r. średnio o 0,5% r/r wobec wzrostu o 16,3% r/r w I kwartale 2017 r.

W okresie 2 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. wzrosła wymiana handlowa z zagranicą, z czego eksport zwiększył się o 0,8% r/r do poziomu 140,3 mld zł, a import o 4,2% r/r do poziomu 143,9 mld zł. W rezultacie gospodarka polska odnotowała w podanym okresie deficyt w obrotach handlowych z zagranicą równy 3,6 mld zł wobec nadwyżki równej 1,0 mld zł rok wcześniej.

Największy wzrost wymiany handlowej miał miejsce w przypadku krajów Europy Środkowo-Wschodniej (eksport wyrażony w złotych wzrósł o 7,4% r/r, zaś import o 11,7% r/r). Stabilnie rosły również obroty handlowe z krajami rozwiniętymi (wzrost eksportu o 0,7% r/r i importu o 1,9% r/r). Jednocześnie odnotowano spadek eksportu do gospodarek rozwijających się (-1,7% r/r), co przy jednoczesnym zwiększeniu importu (+7,8% r/r) poskutkowało dalszym poszerzeniem deficytu handlowego z krajami *emerging markets*, do 27,0 mld zł.



Przemysł górniczy

W ciągu 3 miesięcy 2018 r. wydobyto w Polsce 16,0 mln ton węgla kamiennego wobec 16,8 mln ton w analogicznym okresie 2017 r. (-5,0% r/r)³². Jednocześnie zmniejszyła się także sprzedaż węgla, która w I kwartale 2018 r. wyniosła 16,0 mln ton (-7,1% r/r). Zmniejszyły się również zapasy surowca, osiągając na koniec marca 2018 r. stan 1,6 mln ton w stosunku do 2,0 mln ton w marcu 2017 r. (-21,3% r/r)³³. Z uwagi na silny popyt ze strony energetyki zawodowej, ciepłownictwa oraz odbiorców prywatnych, postępujący spadek krajowego wydobycia przełożył się na dalsze przyspieszenie dynamiki importu surowca. Import węgla kamiennego do Polski był w okresie 2 miesięcy 2018 r. równy 2,9 mln ton, tj. o 1,6 mln ton większy niż w analogicznym okresie 2017 r. (+122,1% r/r). Głównymi kierunkami, z których pochodził importowany surowiec były Rosja, USA i Kolumbia³⁴. W ocenie analityków, w kolejnych kwartałach należy spodziewać się dalszego spadku krajowego wydobycia węgla kamiennego³⁵. Będzie ono ich zdaniem skutkiem niedoinwestowania sektora w poprzednich latach, przez co obecnie poziom nowych nakładów inwestycyjnych na otwarcie nowych ścian i złóż nie nadąża za poziomem redukcji wydobycia w aktualnie eksploatowanych kopalniach. W planie działalności Ministerstwa Energii na 2018 r. założono, że krajowe wydobycie węgla kamiennego ukształtuje się w tym okresie lekko powyżej 60 mln ton, co przy kontynuacji obecnych trendów oznacza dalszy silny spadek wydobycia względem 2017 r.³⁶ Przy utrzymującym się silnym zapotrzebowaniu krajowego przemysłu i energetyki zawodowej na surowiec, można w rezultacie oczekiwać dalszego przyspieszenia importu węgla kamiennego do Polski³⁷.

Według danych Agencji Rozwoju Przemysłu (ARP), w dalszym ciągu największym odbiorcą węgla kamiennego pozostaje energetyka zawodowa. W I kwartale 2018 r. produkcja energii elektrycznej w Polsce była równa 43 535 GWh (-1,7% r/r). Jednocześnie produkcja energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych ciepłych opalanych węglem kamiennym wzrosła w tym okresie do 21 839 GWh (+1,0% r/r). Przyczynił się do tego głównie marzec 2018 r., w którym odnotowano zwiększenie produkcji energii z węgla kamiennego o 14,1% r/r. W rezultacie udział elektrowni opalanych węglem kamiennym w całkowitej produkcji energii wyniósł 50,5% (+3,8 p.p. r/r) w marcu 2018 r. i 50,2% (+1,3 p.p. r/r) w I kwartale 2018 r.³⁸

Korzystnie na kondycję krajowego sektora górnictwa węgla kamiennego w dalszym ciągu oddziałuje także dalszy wzrost cen węgla energetycznego i ciepłowniczego na rynku krajowym, co wpływa na zwiększone przychody ze sprzedaży surowca. W trakcie 3 miesięcy 2018 r. polskie indeksy węglowe kontynuowały wzrosty, a wskaźnik dla rynku wytwarzania energii elektrycznej (PSCMI 1) był w tym okresie równy średnio 228,6 zł/t (+14,8% r/r). Jednocześnie indeks dla węgla przeznaczonego dla ciepłownictwa (PSCMI 2) wyniósł w tym okresie średnio 295,1 zł/t (+30,0% r/r)³⁹.

Ceny węgla w portach morskich, takich jak Amsterdam-Rotterdam-Antwerpia i Richards Bay (ARA i RB) są także istotnym czynnikiem mającym przełożenie na sytuację krajowego sektora górnictwa węgla kamiennego. W lutym 2018 r. odwróceniu uległ trwający od wiosny 2017 r. wzrostowy trend cen węgla w portach ARA. W I kwartale 2018 r. obniżyły się one średnio do 87,8 USD/t z 93,3 USD/t w IV kwartale 2017 r. (-5,9% kw/kw)⁴⁰. Zdaniem analityków Agencji Rozwoju Przemysłu, obniżka cen węgla w portach ARA wynikała częściowo z czynników sezonowych (koniec zimy), ale także ze zwiększonej produkcji energii wiatrowej w Niemczech oraz rosnącej dostępności bardziej konkurencyjnego węgla z Rosji, co przełożyło się na spadek popytu

³⁰ Główny Urząd Statystyczny

³¹ Przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 50 pracowników

³² Główny Urząd Statystyczny

³³ Agencja Rozwoju Przemysłu

³⁴ Eurostat

³⁵ Górnicza Izba Przemysłowo-Handlowa

³⁶ Ministerstwo Energii

³⁷ biznesalert.pl

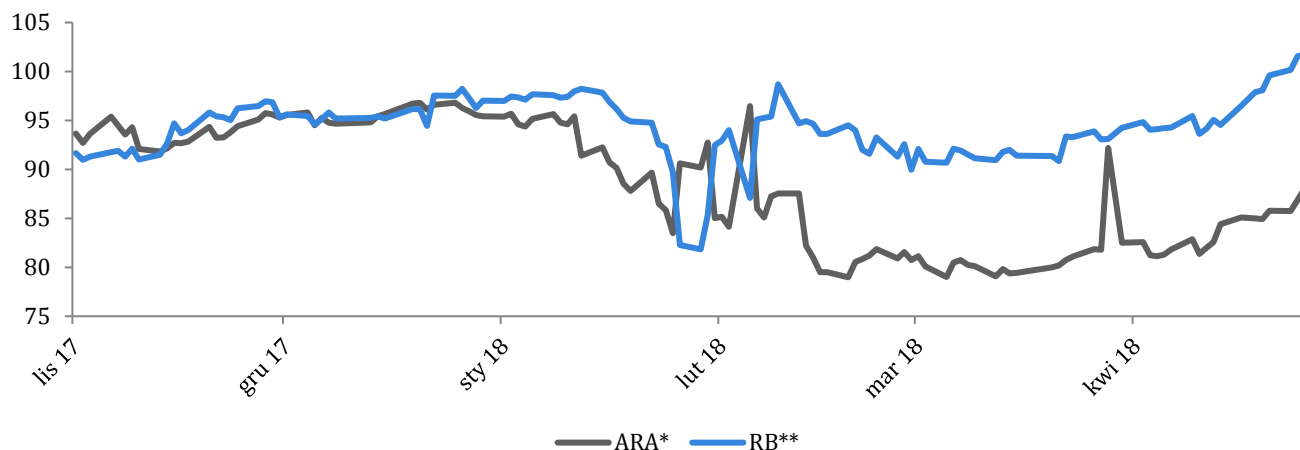
³⁸ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

³⁹ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁴⁰ Wirtualny Nowy Przemysł

na surowiec. Ceny węgla ARA wciąż kształtują się jednak na poziomie znacznie wyższym (+8,2%) niż w I kwartale 2017 r., kiedy to średnia cena surowca wynosiła 81,0 USD/t.

Rysunek 7 Aktualne indeksy cenowe węgla na rynku europejskim ARA w porównaniu do RB



*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia

**RB – Richards Bay (RPA)

Źródło: Wirtualny Nowy Przemysł



Przemysł hutniczy

W I kwartale 2018 r. produkcja stali surowej w Polsce wyniosła 2,7 mln ton, tj. była o 190 tys. ton wyższa niż w analogicznym okresie 2017 r. (+7,5% r/r)⁴¹. Jednocześnie produkcja wyrobów walcowanych na gorąco była w podanym okresie równa 2,5 mln ton (+7,6% r/r). W trakcie 3 miesięcy 2018 r. w dalszym ciągu rosły także przychody producentów ze sprzedaży metali, które wyniosły 15,3 mld zł (realnie +5,7% r/r). Do poziomu 24,1 mld zł zwiększyły się także przychody firm z tytułu sprzedaży wyrobów z metali (realny wzrost o +12,0% r/r). Produkcja koksu była z kolei w okresie 3 miesięcy 2018 r. o 132 tys. ton wyższa niż w I kwartale 2017 r. (+5,9% r/r) i wyniosła 2,4 mln ton.

Wzrostowi produkcji stali i koksu oraz przychodów ze sprzedaży wyrobów metalicznych w Polsce sprzyja obecnie zwiększony popyt na wyroby przemysłu hutniczego. Na silny popyt na stal wpływa obecnie intensyfikacja inwestycji, m.in. w budownictwie mieszkaniowym, drogowym i kolejowym, a także energetyce⁴². Zdaniem Hutniczej Izby Przemysłowo-Handlowej (HIPH), w nadchodzących latach można oczekiwać dalszego stabilnego wzrostu popytu i w rezultacie zużycia stali⁴³. W ocenie HIPH konsumpcja stali powinna rosnąć o 2-3% rocznie, o ile prognozy zużycia ze strony stalochłonnych sektorów przemysłu zostaną utrzymane na obecnym poziomie. Będzie to wspierało krajową produkcję, ale także import, który odpowiada za około 70% krajowego zużycia.

W I kwartale 2018 r. produkcja stali i jej konsumpcja zwiększyła się także w otoczeniu zewnętrznym polskiej gospodarki. W momencie, gdy krajowe firmy służą często jako podwykonawcy dla zagranicznych przedsiębiorstw, lepsza koniunktura zagranicą wpływa korzystnie na ich kondycję i wyniki finansowe⁴⁴. Według danych World Steel Association (WSA), produkcja stali w 64 zrzeszonych krajach (których udział w światowym całkowitym wolumenie produkcji wynosi 99%) wzrosła w ciągu 3 miesięcy 2018 r. o 4,1% r/r do poziomu 426,6 mln ton⁴⁵.

W krajach Unii Europejskiej całkowity wolumen wytworzonej stali zwiększył się w tym okresie o 0,9% r/r do poziomu 43,1 mln ton. W Niemczech, które są europejskim liderem branżowym, produkcja stali w I kwartale 2018 r. wzrosła o 0,3% r/r do poziomu 11,0 mln ton. Również inni wiodący producenci stali odnotowali wzrosty, w tym Włochy o 3,7% r/r do poziomu 6,4 mln ton i Francja o 1,9% r/r do poziomu 4,0 mln ton. Spadek produkcji stali w ujęciu rok do roku miał natomiast miejsce m.in. w Hiszpanii (-1,7% r/r do poziomu 3,6 mln ton), Austrii (-1,8% r/r do poziomu 2,0 mln ton), Belgii (-5,5% r/r do poziomu 1,9 mln ton) oraz Wielkiej Brytanii (-6,6% r/r do poziomu 1,8 mln ton). Spośród krajów zaliczanych przez WSA do regionu europejskiego spoza UE wzrost produkcji odnotowano w Turcji (+7,9% r/r do poziomu 9,5 mln ton). Spadły natomiast wolumeny wytworzonej stali w Rosji (-6,7% r/r do poziomu 16,6 mln ton) oraz na Ukrainie (-2,8% r/r do poziomu 5,2 mln ton).

⁴¹ Główny Urząd Statystyczny

⁴² nettg.pl

⁴³ Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa

⁴⁴ Wirtualny Nowy Przemysł

⁴⁵ World Steel Association

Odnotowano również dynamikę produkcji stali w gronie światowych liderów, do których zaliczają się Chiny, Japonia oraz Indie. Każdy z tych krajów wykazał w ciągu 3 miesięcy 2018 r. wzrost produkcji w tym: Chiny o 5,4% r/r do poziomu 212,2 mln ton, Indie o 3,7% r/r do poziomu 26,7 mln ton i Japonia o 0,7% r/r do poziomu 26,4 mln ton.

Zgodnie z prognozą WSA z kwietnia, globalny popyt na stal wzrośnie o 1,8% w 2018 r. i 0,7% w 2019 r.⁴⁶ Według analityków WSA, w perspektywie najbliższych kwartałów wzrost zapotrzebowania na stal i wyroby stalowe będzie wspierany głównie przez ożywienie inwestycji w gospodarkach rozwiniętych oraz stabilny wzrost cen surowców, w tym rud. Lekki spadek dynamiki wzrostu popytu w 2019 r. będzie natomiast wynikał z mniejszego zapotrzebowania ze strony gospodarki chińskiej oraz spowolnienia inwestycji, w obliczu spodziewanych podwyżek stóp procentowych (wzrost kosztu kredytu). Ryzykiem dla prognozy ekspertów WSA pozostaje natomiast możliwa dalsza eskalacja napięć handlowych (m.in. między USA a Chinami), wyższa inflacja oraz szybsze od oczekiwań tempo zacieśniania polityki pieniężnej w USA i strefie euro.



Przemysł budowlany

W I kwartale 2018 r. dynamika produkcji budowlano-montażowej w Polsce przyspieszyła realnie do 26,1% r/r wobec średnio 12,1% r/r w 2017 r.⁴⁷ Tym samym krajowy sektor budowlany rozwijał się w najszybszym tempie od 2007 r., tj. okresu poprzedzającego globalny kryzys finansowy. W ciągu 3 miesięcy 2018 r. wzrost produkcji budowlano-montażowej wykazano w każdej z wyróżnianych przez GUS głównych gałęzi sektora: budowa obiektów inżynierii lądowej i wodnej zwiększyła się o 41,4% r/r, budowa budynków o 23,6% r/r, a roboty specjalistyczne o 15,9% r/r.

Kluczową determinantą tempa rozwoju sektora budowlanego w Polsce są obecnie duże inwestycje infrastrukturalne, współfinansowane w ramach funduszy strukturalnych UE. Do flagowych projektów bazujących na perspektywie wydatkowej na lata 2014-2020 zaliczają się m.in. „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)” oraz „Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.”. Zgodnie z bieżącymi założeniami całkowite nakłady na realizację tego pierwszego mają wynieść łącznie 135,2 mld zł oraz 66,4 mld zł w przypadku „KPK”. Kumulacja inwestycji przypadnie na lata 2018-2020.

Już w I kwartale 2018 r. produkcja budowlano-montażowa w kategorii „autostrady, drogi ekspresowe, ulice i drogi pozostałe” zwiększyła się w cenach bieżących o 41,5% r/r, a nakłady w kategorii „drogi szynowe, drogi kolei napowietrznych lub podwieszanych” wzrosły o 109,3% r/r⁴⁸. Według danych Ministerstwa Infrastruktury, w samym 2018 r. planowane jest rozpoczęcie inwestycji drogowych i kolejowych o wartości blisko 40 mld zł⁴⁹. Jednocześnie w 2018 r. ma zostać oddane do użytku blisko 450 km nowych dróg, w tym odcinków tras S3 (Zielona Góra-Bolków), S7 (Koszwały-Kazimierzowo), S8 (Wyszków-Prosienica) i obwodnic Radomia, Koszalina, Wałcza, Olsztyna i Kłodzka⁵⁰.

Intensyfikacji inwestycji infrastrukturalnych w 2018 r. będzie sprzyjać większa niż w poprzednich kwartałach skala wykorzystania funduszy z UE. Do końca kwietnia 2018 r. podpisano umowy na kwotę równą 300,6 mld zł, w tym udział środków unijnych ma wynieść 185,5 mld zł⁵¹. Kwota ta stanowi blisko 54% wartości funduszy strukturalnych przeznaczonych dla Polski w bieżącej perspektywie wydatkowej. W przypadku umów związanych bezpośrednio z inwestycjami w infrastrukturę kolejową i drogową, ich całkowita wartość była na koniec kwietnia 2018 r. równa 72,9 mld zł, a kwota dofinansowania z funduszy UE wynosiła 40,0 mld zł.

W I kwartale 2018 r. nastąpiła także kontynuacja pozytywnych trendów związanych z budownictwem mieszkaniowym. Rozpoczęto budowę 48,0 tys. nowych mieszkań (+8,5% r/r), a liczba oddanych do użytkowania nieruchomości wyniosła 44,9 tys. (+10,6% r/r)⁵². Utrzymanie dobrej koniunktury sugeruje także liczba mieszkań, na których budowę wydano pozwolenie – wzrost o 10,8% r/r do poziomu 66,8 tys. Stabilny rozwój budownictwa mieszkaniowego stanowi obecnie odzwierciedlenie wysokiego popytu ze strony gospodarstw domowych. Silny wzrost ich dochodów rozporządzalnych, a także dostępność wciąż relatywnie taniego kredytu (w obliczu stabilizacji stóp procentowych w Polsce) zwiększa bowiem ich zdolność do finansowania zakupów mieszkaniowych⁵³.

⁴⁶ Ibidem

⁴⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁸ Ibidem

⁴⁹ Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

⁵⁰ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

⁵¹ Ministerstwo Inwestycji Rozwoju

⁵² Główny Urząd Statystyczny

⁵³ Narodowy Bank Polski

Przemysł w Czechach



Przemysł w Czechach

W I kwartale 2018 r. produkcja przemysłowa w Czechach zwiększyła się o 2,2% względem analogicznego okresu 2017 r.⁵⁴ Oznacza to spadek tempa wzrostu sektora przemysłowego zarówno w odniesieniu do IV kwartału (+7,9% r/r), jak i całego 2017 r. (+6,5% r/r). Głównym czynnikiem ekspansji czeskiego przemysłu w I kwartale 2018 r. był sektor przetwórstwa przemysłowego (+3,3% r/r). Spadek produkcji przemysłowej w tym okresie odnotowano natomiast w górnictwie i wydobywaniu surowców (-8,2% r/r) oraz zaopatrywaniu w wodę, gaz i energię elektryczną (-3,5% r/r).

W przypadku kluczowych (z punktu widzenia kolejowych przewozów towarowych) gałęzi przemysłu, wzrost produkcji w I kwartale 2018 r. wykazano m.in. w produkcji chemikaliów i artykułów chemicznych (+5,8% r/r), produkcji drewna i wyrobów z drewna (+5,5% r/r), produkcji pozostałych surowców niemetalicznych (+4,8% r/r), produkcji wyrobów z metali (+4,6% r/r) i produkcji metali (+3,7% r/r)⁵⁵. Zmniejszyły się natomiast wolumeny wydobycia węgla kamiennego i brunatnego (-10,3% r/r).

Słabsza dynamika produkcji przemysłowej przełożyła się również na niższe przychody z działalności przemysłowej. W I kwartale 2018 r. zwiększyły się one (w cenach bieżących) o zaledwie 0,4% r/r, do czego przyczyniła się głównie niższa sprzedaż na eksport (spadek o 1,5% r/r). Jednocześnie przychody z działalności na rynek krajowy wzrosły o 3,2% r/r.

W ciągu 3 miesięcy 2018 r. wolniej niż w poprzednich kwartałach rosły również wolumeny nowych zamówień. Ich całkowita wartość zwiększyła się w podanym okresie o 2,3% r/r, a zamówienia krajowe i zagraniczne rosły w tym samym tempie.

W IV kwartale 2017 r. liczba pracowników w czeskim przemyśle była równa 1,4 mln (+1,6% r/r). W podanym okresie przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto (w wartościach nominalnych) wzrosło o 7,4% r/r, osiągając poziom 31 439 czeskich koron (tj. około 5 175 PLN⁵⁶)⁵⁷.

Na lekkie pogorszenie koniunktury w czeskim sektorze przemysłowym wskazują także ostatnie dane o wskaźniku wyprzedzającym PMI (*Purchasing Managers' Index*). Od początku 2018 r. obniżał się on stopniowo, osiągając w marcu poziom 57,3 pkt. Ogółem w I kwartale 2018 r. czeski indeks PMI wyniósł średnio 58,6 pkt., tj. o 0,4 pkt. mniej niż w IV kwartale 2017 r. Kształtowanie się indeksu powyżej progu 50 pkt. (oznaczającego granicę pomiędzy ekspansją a recesją w sektorze przemysłowym) świadczy jednak wciąż o bardzo dobrej kondycji czeskiego przemysłu. W dalszym ciągu stabilnie rosną poziomy bieżącej produkcji, nowe zamówienia krajowe i eksportowe oraz zatrudnienie⁵⁸.



Przemysł górniczy

W I kwartale 2018 r. wydobyto w Czechach 1,1 mln ton węgla kamiennego, tj. o 0,4 mln mniej (-27,1%) niż w analogicznym okresie 2017 r.⁵⁹ Postępujący od 2016 r. stopniowy spadek wydobycia surowca jest bezpośrednim rezultatem trwających procesów dostosowawczych w czeskim sektorze górniczym. Na początku kwietnia 2018 r. znajdująca się w restrukturyzacji spółka OKD (kontrolująca wydobycie węgla kamiennego w Czechach) została za kwotę około 80 mln koron zakupiona przez państwowe przedsiębiorstwo Prisko, co oznacza faktyczną renacjonalizację sektora⁶⁰. Jednocześnie nowy właściciel

zapowiedział utrzymanie w mocy dotychczasowego programu restrukturyzacji spółki, który w istocie sprowadza się do stopniowego wygaszania działalności poszczególnych kopalni. W 2018 r. mają być zamknięte kopalnie Darków i Łazy, a następnie kolejno CSA w 2021 r. i CSM w 2023 r. W rezultacie, zdaniem przedstawicieli spółki OKD należy spodziewać się dalszego spadku wydobycia węgla kamiennego, do poziomu około 2 mln ton rocznie w perspektywie nadchodzących lat⁶¹.

⁵⁴ Czeski Urząd Statystyczny

⁵⁵ Ibidem

⁵⁶ Zakładając średni kursu CZK/PLN za I kwartał 2018 r. na poziomie 0,1646 – dane NBP

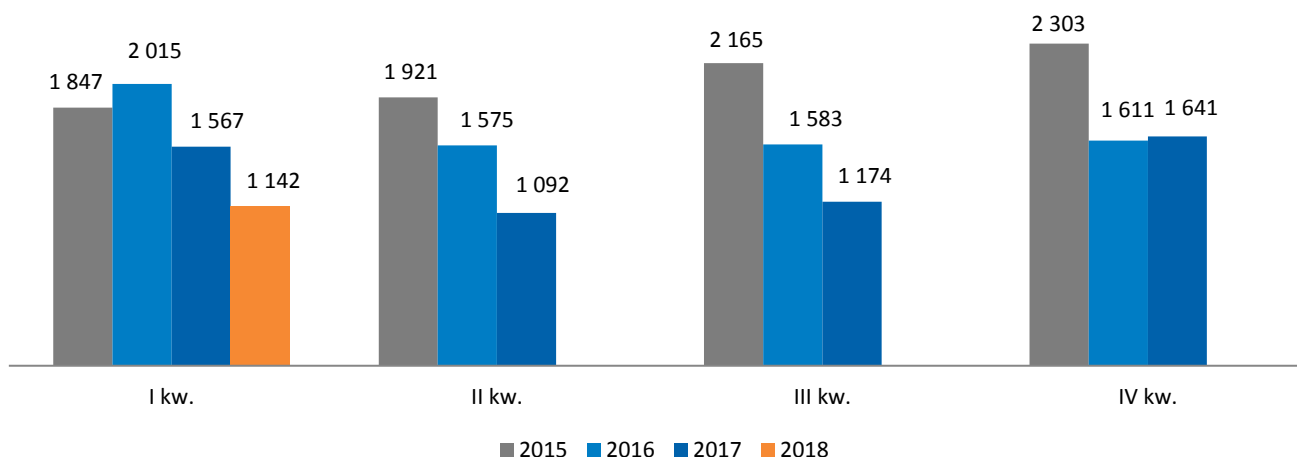
⁵⁷ Czeski Urząd Statystyczny

⁵⁸ IHS Markit

⁵⁹ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁶⁰ <http://www.ceskatelevize.cz>

⁶¹ Prague Business Journal

Rysunek 8 Wydobycie węgla kamiennego w Republice Czeskiej kwartalnie w latach 2015-2018 (w tys. ton)


Źródło: Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

W I kwartale 2018 r. spadło także wydobycie węgla brunatnego, który jest kluczowym składnikiem czeskiego miks energetycznego i którego wolumeny wydobycia charakteryzują się historycznie mniejszą zmiennością. W podanym okresie wyniosło ono 10,1 mln ton (-7,8% r/r)⁶². Do głównych firm operujących w sektorze wydobycia węgla brunatnego w Czechach można zaliczyć m.in. Severočeské doly a.s., Sokolovská uhelná a.s., Vršanská uhelná a.s. czy Severní energetická a.s.

W perspektywie nadchodzących lat na poziomy wydobycia węgla kamiennego i brunatnego wpływ może mieć także prawdopodobna zmiana miks energetycznego w Czechach. Czechy skłaniają się obecnie do oparcia energetyki na energii atomowej, a zgodnie z założeniami „Programu Energetyki Jądrowej do 2040 r.” udział atomu w miksie energetycznym ma osiągnąć pod koniec tego okresu poziom 58% wobec około 30% obecnie⁶³. Wzrost produkcji energii atomowej ma się odbyć przy jednoczesnym spadku energii produkowanej z węgla, zwłaszcza brunatnego. Pozostałą część miks mają wypełnić odnawialne źródła energii (z prognozowanym udziałem na poziomie 25%) oraz energetyka gazowa (15% udział w miksie energetycznym).

Przemysł hutniczy



Głównymi branżami przemysłu hutniczego w Republice Czeskiej są przetwórstwo metali żelaznych i nieżelaznych, a także odlewnictwo metali. Na koniunkturę w czeskim sektorze hutniczym wpływa przede wszystkim wielkość popytu ze strony innych stalochłonnych gałęzi przemysłu m.in. budownictwa czy przemysłu motoryzacyjnego. Barierą rozwoju branży hutniczej są natomiast dość wysokie koszty transportu wyrobów, z uwagi na położenie Czech w oddaleniu od mórz i większych spławnych rzek i związaną z tym niemożność użycia efektywnego ekonomicznie transportu wodnego czy też wodnego śródlądowego. W rezultacie przekłada się to na konieczność wykorzystania przez firmy

relatywnie droższego transportu drogowego bądź kolejowego⁶⁴. Dodatkowo, przedsiębiorstwa z sektora przemysłowego w Czechach zmagają się z rosnącymi trudnościami w rekrutacji wykwalifikowanych pracowników, co pośrednio wpływa na wzrost presji na podwyżki płac, a tym samym koszty przedsiębiorstw. W konsekwencji, przekłada się to na niższą międzynarodową konkurencyjność cenową produktów czeskiego hutnictwa⁶⁵.

Według aktualnie dostępnych danych Steel Federation a.s. w styczniu 2018 r. wyprodukowano w Czechach 0,4 mln ton stali surowej (-0,6% r/r). W podanym czasie wzrósł natomiast wolumen wytworzonej surówki hutniczej, do poziomu 0,4 mln ton (+4,6% r/r), oraz wyrobów walcowanych na gorąco – do 0,5 mln ton (+5,7% r/r)⁶⁶.

⁶² Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁶³ International Energy Agency

⁶⁴ National Training Fund, o.p.s., „Manufacture of basic metals and fabricated metal products”

⁶⁵ <https://www.nordeatrade.com>

⁶⁶ The Steel Federation a.s.



Przemysł budowlany

W I kwartale 2018 r. produkcja budowlano-montażowa w Czechach wzrosła o 11,1% r/r, w tym produkcja budowlana ogółem zwiększyła się w tym okresie o 12,5% r/r, a produkcja budownictwa inżynierskiego o 5,1% r/r⁶⁷. Oznacza to przyspieszenie dynamiki wzrostu sektora budowlanego w Czechach, zarówno względem IV kwartału (+3,0% r/r), jak i całego 2017 r. (+3,3% r/r).

Stopniową poprawę sytuacji w sektorze budowlanym obrazują również dane o liczbie i całkowitej wartości zleceń budowlanych, mieszkań w budowie oraz mieszkań oddanych do użytku. Na lepszą koniunkturę w sektorze budowlanym w nadchodzących kwartałach wpływ będzie mieć także spodziewana szybsza absorpcja funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy wydatkowej na lata 2014-2020⁶⁸. Całkowita wartość przyznanych Czechom w obecnej perspektywie środków finansowych jest bowiem równa blisko 22 mld euro, co będzie sprzyjać intensyfikacji inwestycji infrastrukturalnych⁶⁹.

W I kwartale 2018 r. liczba zleceń budowlanych⁷⁰ wyniosła 10 670 (-11,2% r/r). W tym samym okresie ich całkowita wartość jest szacowana na 47,5 mld CZK, tj. około 7,8 mld PLN (+22,1% r/r)⁷¹.

W ciągu 3 miesięcy 2018 r. na tyretorium Czech rozpoczęto budowę 7 618 mieszkań (+16,8% r/r). W przypadku domów jednorodzinnych wzrost wyniósł w podanym okresie 11,0% r/r, a w odniesieniu do budynków przeznaczonych dla wielu rodzin był on równy 16,0% r/r.

Jednocześnie w I kwartale 2018 r. liczba mieszkań oddanych do użytku zwiększyła się do 6 907 (+18,9% r/r). Liczba ukończonych domów jednorodzinnych wzrosła w tym okresie o 27,6% r/r, z kolei lokali wielorodzinnych o 18,2% r/r.



Przemysł samochodowy

Czechy są jednym z największych producentów pojazdów silnikowych w Europie, czemu sprzyjają wieloletnia tradycja (*know-how*) produkcji samochodów, relatywnie niskie koszty pracy oraz energii, a także wspierająca polityka ekonomiczna państwa (stosowanie grantów i ulg podatkowych)⁷². Stopniowy wzrost liczby produkowanych pojazdów i zatrudnienia w sektorze automotive powoduje, że branża ta jest jednym z kluczowych motorów wzrostu czeskiego przemysłu. Według danych za 2017 r. czeski sektor automotive zatrudniał w tym okresie ponad 150 tys. osób i jest odpowiedzialny

za przeszło 20% czeskiej produkcji przemysłowej⁷³ i blisko 30% czeskiego eksportu⁷⁴. W obliczu mocno nastawionej na eksport czeskiej gospodarki, przemysł samochodowy stanowi tym samym około 9-10% czeskiego PKB.

Wśród największych producentów samochodów osobowych w Republice Czeskiej znajdują się takie firmy jak Škoda Auto a.s. (63,1% udział w rynku produkcji samochodów osobowych w I kwartale 2018 r.), Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (22,0% udział rynkowy) i TPCA Czech s.r.o. (Toyota, Peugeot, Citroën) z udziałem rynkowym równym 14,9%⁷⁵. Natomiast rynek przemysłu motoryzacyjnego wytwarzający samochody dostawcze i autobusy tworzyły w tym okresie Iveco Czech Republic a.s. (udział rynkowy równy 91,0%) oraz SOR Libchavy spol. s.r.o. (8,7% udziału rynkowego) i inne drobne podmioty.

Po rekordowym 2017 r., w którym czeski przemysł motoryzacyjny wyprodukował najwyższą w historii liczbę pojazdów silnikowych, w okresie 3 miesięcy 2018 r. odnotowano lekki spadek produkcji w ujęciu rok do roku. Zgodnie z danymi Automotive Industry Association (Auto SAP), w I kwartale 2018 r. wytworzono łącznie 378,8 tys. pojazdów drogowych (-2,7% r/r). Główną przyczyną spadku był sektor produkcji samochodów osobowych, który odnotował spadek o 2,6% r/r do poziomu 377,3 tys. pojazdów. Jednocześnie eksport samochodów osobowych obniżył się w I kwartale 2018 r. o 2,8% r/r, natomiast sprzedaż krajowa wzrosła o 1,3% r/r. Zmniejszenie się produkcji wykazano także w przypadku samochodów ciężarowych (-58,6% r/r) i motocykli (-48,9% r/r). Zwiększyła się natomiast liczba wyprodukowanych autobusów (+7,2% r/r)⁷⁶.

Zdaniem Auto SAP przez pozostałą część roku można spodziewać się utrzymania nieco mniejszej w porównaniu do 2017 r. dynamiki produkcji, przy czym będzie ona rosła po spadku w I kwartale 2018 r. Przyczyni się do tego wysoki popyt na wytwory przemysłu samochodowego ze strony odbiorców krajowych, stabilne zapotrzebowanie na pojazdy silnikowe w otoczeniu zewnętrznym (zwłaszcza Unii Europejskiej) oraz pozyskanie kontraktów zagranicznych, które umożliwiają stabilny rozwój firmom produkującym autobusy⁷⁷.

⁶⁷ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁸ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

⁶⁹ Eurostat

⁷⁰ Dane obejmują firmy zatrudniające powyżej 50 pracowników

⁷¹ Zakładając średni kursu CZKPLN za I kwartał 2018 r. na poziomie 0,1646 – dane NBP

⁷² Deloitte

⁷³ Czech Invest

⁷⁴ IHS Markit

⁷⁵ Auto SAP

⁷⁶ Ibidem

⁷⁷ Ibidem



Przewozy intermodalne

Transport kontenerów zyskuje stopniowo coraz większe znaczenie w przewozach kolejowych w Republice Czeskiej. Zgodnie z aktualnie dostępnymi danymi Eurostatu za 2016 r., wolumen przewiezionych przez kolej na terytorium Czech kontenerów wyniósł 1,57 mln TEU (*twenty-foot equivalent unit*) wzrost o 5,9% r/r. Od 2009 r. przewozy kontenerów wyrażone w TEU zwiększyły się natomiast w sumie o 75,9% r/r⁷⁸.

Spółka AWT będąca częścią Grupy PKP CARGO jest właścicielem terminalu intermodalnego Paskov, powstałego w 2007 r. na terenie dawnej kopalni Paskov. Strategiczna lokalizacja terminalu na mapie transportowej Europy pozwala na realizację szybkich połączeń z wiodącymi europejskimi portami i terminalami, takimi jak Hamburg, Rotterdam, Bremerhaven, Koper, Triest, Gdańsk i Gdynia, czy też innymi terminalami czeskimi w Pradze, Mielniku i Lovosicích. Obecna powierzchnia terminalu to 31 tys. m² i ma on całkowitą pojemność równą 2,4 tys. TEU. Spółka AWT świadczy w nim kompleksowe usługi w zakresie przeładunku, magazynowania czy też spedycji kontenerów.

Terminal Paskov przechodzi obecnie rozbudowę, która w znacznej części jest finansowana przez środki pochodzące z UE (łącznie kwota wsparcia projektu to 5,9 mln euro). Po jej zakończeniu (tj. w 2020 r.) całkowita powierzchnia bazy przeładunkowej wzrośnie do 71 tys. m kw., a całkowity potencjał przeładunkowy terminala podwoi się, osiągając poziom 4,8 tys. TEU.



⁷⁸ Eurostat

4.2 Działalność przewozowa

Rynek przewozów kolejowych został przedstawiony z uwzględnieniem przewozów na rynku krajowym oraz czeskim, na których przewozy były w 2017 r. najistotniejsze dla Grupy PKP CARGO, zwłaszcza dla spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o. o. oraz AWT a.s.

4.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce⁷⁹

W I kwartale 2018 r. na polskim rynku aktywnych było łącznie 62 przewoźników (w tym PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.) posiadających licencję prezesa UTK uprawniającą do przewozu ładunków przy wykorzystaniu kolei⁸⁰. W ciągu 3 miesięcy 2018 r. przetransportowali oni w sumie 61,9 mln ton towarów, tj. o 7,6 mln ton więcej niż w analogicznym okresie 2017 r. (+14,0% r/r). Wykonana w podanym okresie przez przewoźników kolejowych praca przewozowa była natomiast równa 14,3 mld tkm – większa o 2,2 mld tkm niż w I kwartale 2017 r. (+18,4% r/r). Jednocześnie średnia odległość przewozu ładunków przy użyciu kolei zwiększyła się o 8,6 km r/r (+3,9% r/r) i była w podanym okresie równa 231,9 km⁸¹.

Główną przyczyną silnego wzrostu wolumenu ładunków transportowanych koleją w I kwartale 2018 r. były zwiększone przewozy kruszywu, piasku, żwiru oraz innych materiałów budowlanych.

W ciągu 2 miesięcy 2018 r. wyniosły one łącznie 8,4 mln ton, tj. ukształtowały się na poziomie o 3,7 mln ton wyższym niż w analogicznym okresie 2017 r. (+79,5% r/r)⁸². Bardzo silny wzrost przewozów kruszyw wynikał przede wszystkim z przyspieszenia inwestycji infrastrukturalnych, m.in. w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) i „Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.”. W I kwartale 2018 r. produkcja budowlano-montażowa ogółem w Polsce zwiększyła się realnie o 26,1% r/r, tj. rosła znacznie szybciej niż średnio w 2017 r. (12,1% r/r). Intensyfikacji prac w budownictwie sprzyjało także większe niż w poprzednich kwartałach wykorzystanie współfinansowania w ramach funduszy spójności UE przyznanych Polsce na lata 2014-2020.

W I kwartale 2018 r. w dalszym ciągu silnie rosły przewozy węgla kamiennego, na co wpływ miało utrzymujące się duże zapotrzebowanie ze strony energetyki i odbiorców prywatnych. W trakcie 3 miesięcy 2018 r. produkcja energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych ciepłych opalanych węglem kamiennym zwiększyła się o +1,0% r/r do poziomu 21 839 GWh, co przy lekkim spadku produkcji energii elektrycznej ogółem przyczyniło się do wzrostu udziału węgla kamiennego w krajowym miksie energetycznym. W obliczu spadającego wydobycia krajowego i w rezultacie niewystarczającej podaży surowca, dalszej instensyfikacji uległ import węgla kamiennego z zagranicy. W ciągu 2 miesięcy 2018 r. był on równy 2,9 mln ton, tj. o 1,6 mln ton większy, niż w analogicznym okresie 2017 r. (+122,1% r/r)⁸³. Ogółem w okresie 2 miesięcy 2018 r. za pomocą kolei przetransportowano w Polsce 15,8 mln ton węgla kamiennego, tj. o 1,1 mln ton (+7,6% r/r) więcej niż przed rokiem⁸⁴.

Utrzymująca się dobra koniunktura gospodarcza w Polsce oraz krajach ościennych (a w rezultacie wysoki popyt ze strony odbiorców) przełożyła się również na stabilny wzrost transportowanych wolumenów rud żelaza, metali oraz produktów metalowych. Podczas 3 miesięcy 2018 r. wyprodukowano w Polsce 2,7 mln ton stali surowej (+7,5% r/r) oraz 2,5 mln ton wyrobów walcowanych na gorąco (+7,6% r/r)⁸⁵. W tym samym okresie globalna produkcja stali wzrosła natomiast o +4,4% r/r do poziomu 426,6 mln ton⁸⁶. W sumie kolejowe przewozy rud żelaza, metali i produktów metalowych były w okresie 2 miesięcy 2018 r. równe 3,8 mln ton, tj. o 19,5% większe niż w analogicznym okresie 2017 r.

W ciągu 2 pierwszych miesięcy 2018 r. zaobserwowano także wzrost przewozów w segmencie drewna i wyrobów z drewna, o 0,2 mln ton r/r (+33,4% r/r) do poziomu 0,3 mln ton. Wynikał on przede wszystkim z niskiej bazy odniesienia za analogiczny okres 2017 r. na skutek wstrzymania eksportu surowca przez Białoruś w styczniu 2017 r., a po jego przywróceniu – jego relatywnie małych wolumenów przez kolejne miesiące.

W okresie 2 miesięcy 2018 r. niższe niż przed rokiem były natomiast przewozy produktów rafinacji ropy naftowej (-2,8% r/r do poziomu 2,5 mln ton), produktów spożywczych (-25,3% r/r do poziomu 0,2 mln ton) czy też zbóż (-20,6% do poziomu 0,1 mln ton).

⁷⁹ Publikowane w niektórych przypadkach dane za okres 2 miesięcy 2018 r. wynikają z niedostępnych na moment sporządzenia raportu danych przewozowych za I kwartał 2018 r.

⁸⁰ Urząd Transportu Kolejowego

⁸¹ Ibidem

⁸² Główny Urząd Statystyczny

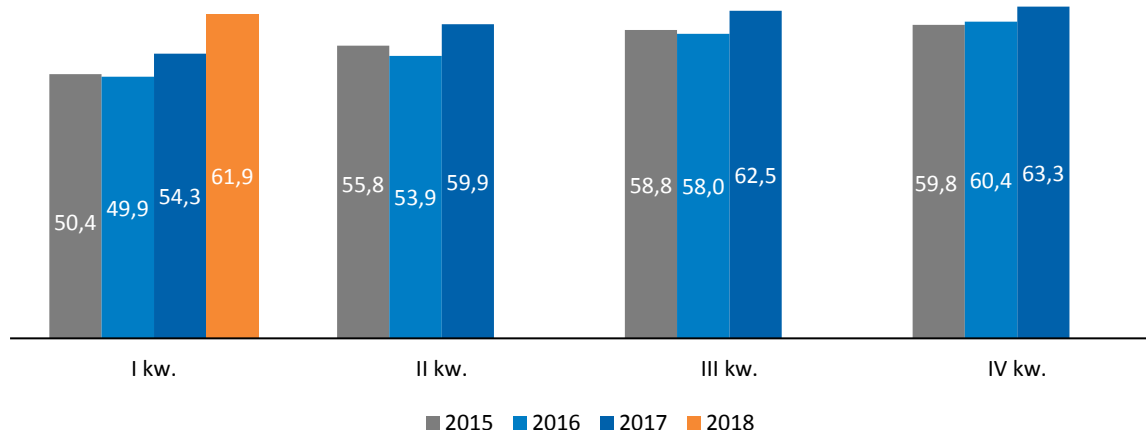
⁸³ Eurostat

⁸⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁸⁵ Ibidem

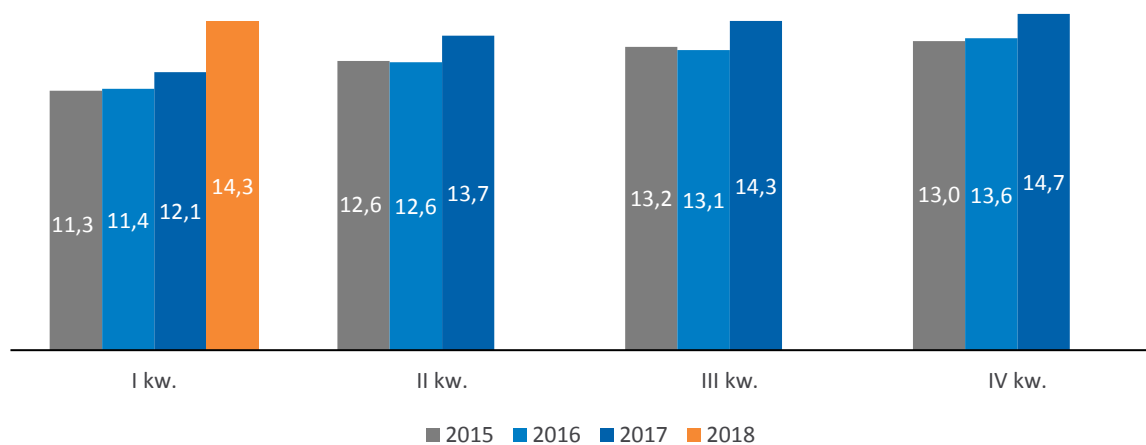
⁸⁶ worldsteel.org

Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2018 (mln ton)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 10 Wielkość zrealizowanej przez koleją towarową pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2018 (mld tkm)



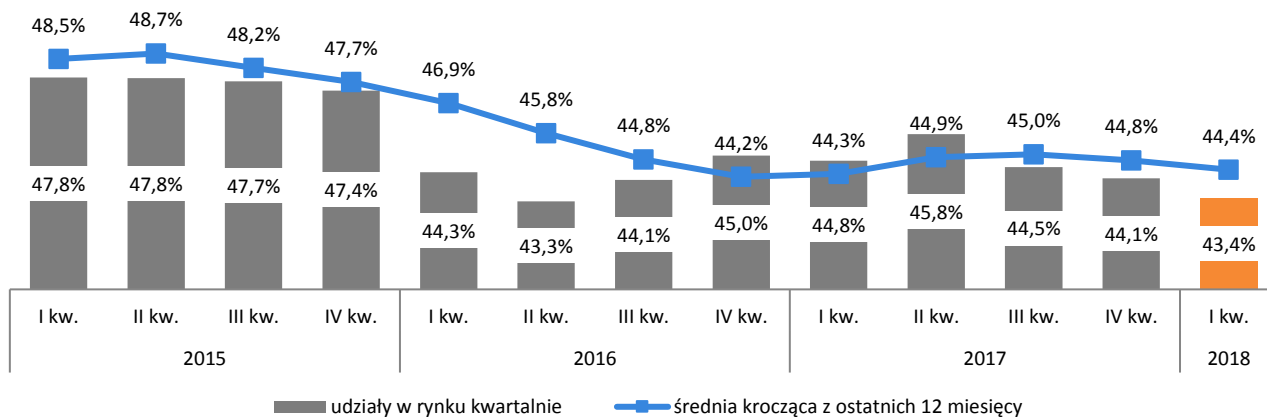
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

4.2.2 Pozycja Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Polsce

W I kwartale 2018 r. Grupa PKP CARGO (w której wiodącą rolę pod względem przewozów odgrywa PKP CARGO S.A.) utrzymała pozycję lidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce. Udział Grupy w krajowym rynku wyniósł w tym okresie 43,4% (-1,4 p.p. r/r) w odniesieniu do przetransportowanej masy towarowej oraz 48,5% (-3,7 p.p. r/r) w ujęciu wykonanej pracy przewozowej. Jednocześnie Jednostka dominująca odpowiadała za udział rynkowy równy 42,6% (-1,7 p.p. r/r) pod względem masy towarowej oraz 48,3% (-3,6 p.p. r/r) pod względem pracy przewozowej.

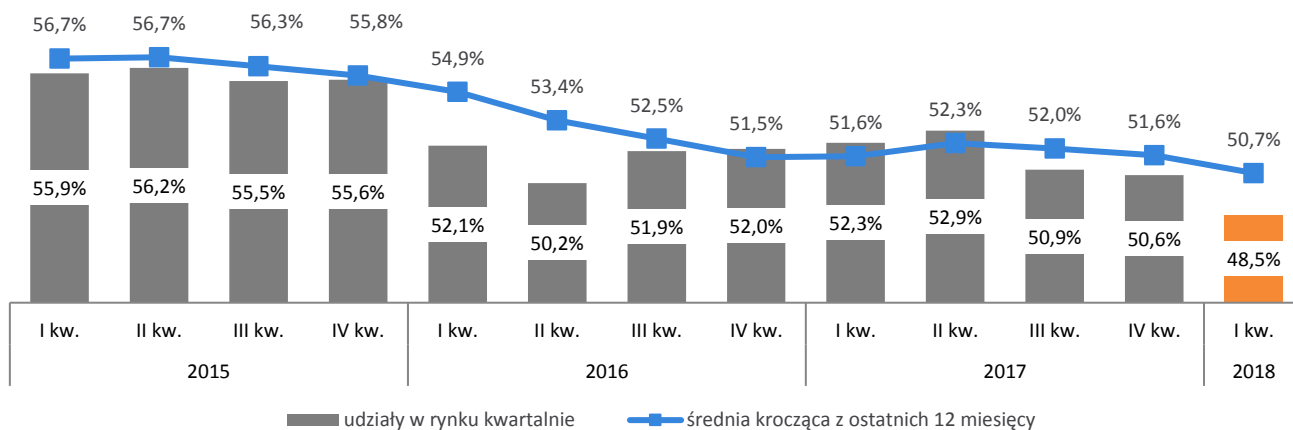
Udziały Grupy PKP CARGO w polskim rynku przewozów towarowych koleją zostały zaprezentowane na wykresach poniżej.

Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2015-2018



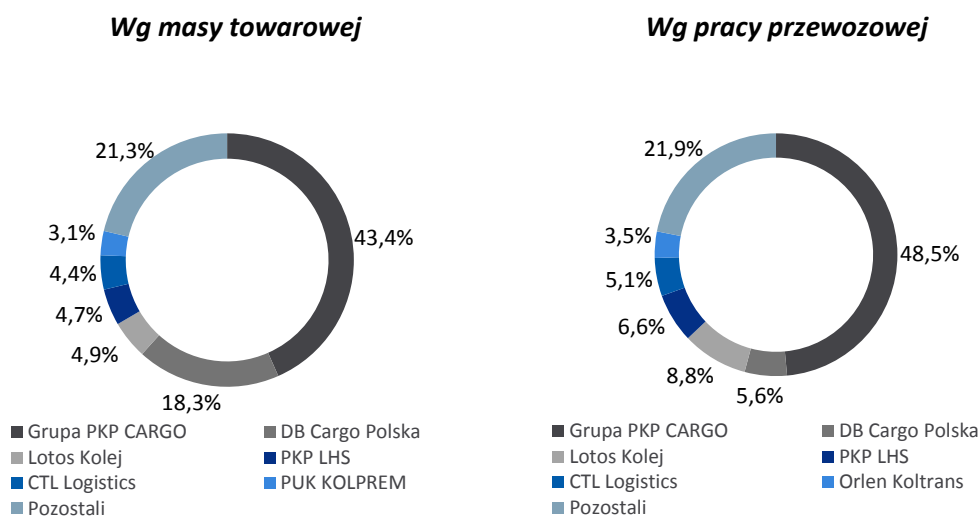
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Rysunek 12 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej towarowej pracy przewozowej w Polsce w latach 2015-2018



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Rysunek 13 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2018 r. według przetransportowanej masy towarowej oraz wykonanej pracy przewozowej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Do głównych podmiotów na rynku kolejowego transportu towarów w Polsce, które prowadzą konkurencyjną wobec Grupy PKP CARGO działalność, można zaliczyć następujących przewoźników: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, CTL Logistics, PUK Kolprem, Freightliner PL, Orlen Kol-Trans oraz Pol-Miedź Trans.

W ciągu 3 miesięcy 2018 r. konkurencyjni przewoźnicy przetransportowali w sumie 35,0 mln ton ładunków (+16,9% r/r), w tym najwięcej DB Cargo Polska (11,3 mln ton i +9,4% r/r), Lotos Kolej (3,0 mln ton i -0,7% r/r) oraz PKP LHS (2,9 mln ton i +19,4% r/r). Udział tych spółek w rynku przewozów towarowych kolejną wyniósł kolejno 18,3%, 4,9% i 4,7%. Wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa była natomiast w I kwartale 2018 r. równa 7,4 mld tkm (+27,7% r/r), a najaktywniejszymi operatorami (oprócz Grupy PKP CARGO) byli Lotos Kolej (1,3 mld tkm i +7,5% r/r), PKP LHS (0,9 mld tkm i +21,4% r/r), a także DB Cargo Polska (0,8 mld tkm i +13,9% r/r). Udziały rynkowe powyższych spółek kształtowały się natomiast na poziomie odpowiednio 8,8%, 6,6% i 5,6%⁸⁷.

W I kwartale 2018 r. wzrost wykonanej pracy przewozowej (w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r.) wykazali wszyscy główni kolejowi przewoźnicy towarowi w Polsce. Największy przyrost pracy przewozowej w ujęciu rok do roku odnotowano w przypadku Grupy PKP CARGO (+629 mln tkm r/r, choć w obliczu mniejszych jednostkowo, ale sumarycznie znacznych wzrostów przewozów u licznych drobnych przewoźników, przełożyło się to na spadek udziału rynkowego o 3,7 p.p. r/r do poziomu 48,5%), CD Cargo Poland (+216 mln tkm r/r i w rezultacie wzrost udziału rynkowego o 1,4 p.p. r/r do poziomu 2,1%), Inter Cargo (+187 mln tkm r/r i wzrost udziału rynkowego o 1,1 p.p. r/r do poziomu 2,2%), a także PKP LHS (+166 mln tkm i wzrost udziału rynkowego o 0,2 p.p. r/r do poziomu 6,6%). Również w ujęciu masy towarowej największy przyrost przewiezionych wolumenów w I kwartale 2018 r. był udziałem Grupy PKP CARGO (+2 542 tys. ton r/r, co w obliczu łącznego wzrostu przewozów u licznych małych przewoźników wpłynęło na spadek udziału rynkowego Grupy PKP CARGO o 1,4 p.p. r/r do poziomu 43,4%). Konkurencyjni kolejowi przewoźnicy towarowi notujący wzrosty wolumenów przewozów w ujęciu masy towarowej w I kwartale 2018 r. to m.in. DB Cargo Polska (+975 tys. ton r/r, co mimo to wpłynęło na spadek udziału rynkowego o -0,8 p.p. r/r do poziomu 18,3%), CTL Logistics (+726 tys. ton r/r i wzrost udziału o 0,7 p.p. r/r do poziomu 4,4%) i PKP LHS (+470 tys. ton r/r i wzrost udziału o 0,2 p.p. do poziomu 4,7%). Spadek przewozów r/r w I kwartale 2018 r. pod względem przewiezionej masy odnotowali z kolei następujący operatorzy: Orlen Kol-Trans (-48 tys. ton r/r, spadek udziału o -0,4 p.p. r/r do poziomu 2,2%), Pol-Miedź Trans (-29 tys. ton r/r i spadek udziału rynkowego o -0,3 p.p. r/r do poziomu 1,8%), a także Lotos Kolej (-20 tys. ton r/r i spadek udziału rynkowego o -0,7 p.p. r/r do poziomu 4,9%).

⁸⁷ Urząd Transportu Kolejowego

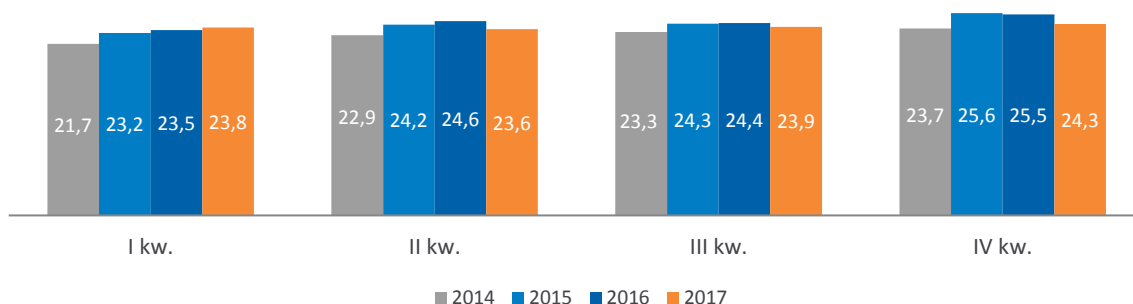
4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

Zgodnie z danymi Czeskiego Ministerstwa Transportu, w 2017 r. przetransportowano na terytorium Czech 570,1 mln ton ładunków wykonując przy tym 62,8 mld tkm pracy przewozowej⁸⁸. Główną gałęzią przewozów towarowych w Czechach jest w dalszym ciągu transport drogowy, którego udział, biorąc pod uwagę całkowity wolumen przewiezioną masę, wzrósł w 2017 r. o 0,5 p.p. r/r do poziomu 80,6%. W ujęciu pracy przewozowej udział transportu przy użyciu ciężarówek zmniejszył się natomiast w 2017 r. o 3,3 p.p. r/r i wyniósł 70,5%. Ogółem w 2017 r. samochodami ciężarowymi przewieziono 459,4 mln ton towarów (+6,4% r/r) i wykonano pracę przewozową równą 44,3 mld tkm (-12,0% r/r). W rezultacie średnia odległość, na jaką przewożone były towary, również spadła i wyniosła 96,4 km, tj. o 20,1 km mniej niż w 2016 r. (-17,3% r/r).

Głównym beneficjentem spadku udziału transportu drogowego w całym sektorze transportu towarów była kolej. Wykonana przez przewoźników kolejowych praca przewozowa zwiększyła się w 2017 r. o 0,7% r/r i wyniosła 15,7 mld tkm. Wpłynęło to pośrednio na wzrost udziału kolei w całym sektorze o 2,1 p.p. r/r do poziomu 25,0%. Pod względem masy towarowej udział kolei zmniejszył się natomiast o 1,4 p.p. do poziomu 16,8%, co było bezpośrednim skutkiem spadku wolumenów transportowanej masy o 2,4 mln ton r/r do 95,6 mln ton (-2,4% r/r). Średnia odległość przewozu ładunków przy wykorzystaniu kolei w 2017 r. była natomiast równa 164,5 km, tj. o 5,2 km wyższa niż w 2016 r. (+3,2% r/r).

W 2017 r. przy wykorzystaniu innych gałęzi transportu (rurociągów, wodny śródlądowy oraz lotniczy) przetransportowano w Czechach 15,0 mln ton towarów (+64,4% r/r), a ich łączny udział w transporcie towarów ogółem był równy 2,6%. Wykonana przez rurociągi, transport lotniczy oraz żeglugę śródlądową łączna praca przewozowa wyniosła natomiast 2,8 mld tkm (+25,9% r/r), co oznacza udział w całym sektorze transportu towarów na poziomie 4,5%.

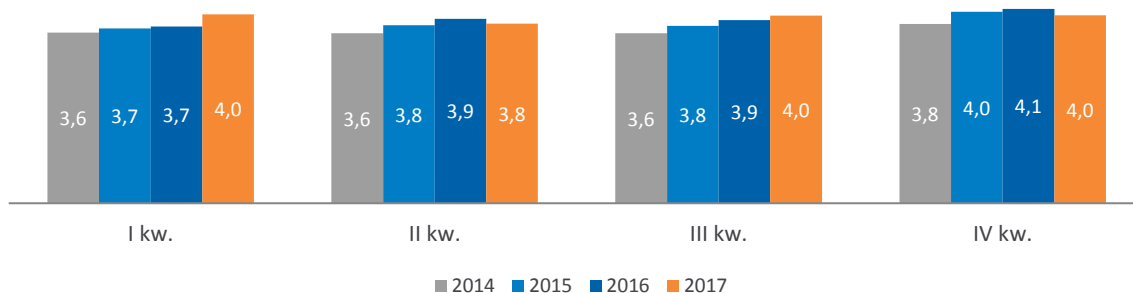
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2014-2017 (mln ton)



*dane za I kw. 2018 r. dostępne będą na przełomie II i III kw. 2018 r.

Źródło: Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2014-2017 (mld tkm)



*dane za I kw. 2018 r. dostępne będą na przełomie II i III kw. 2018 r.

Źródło: Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁸⁸ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

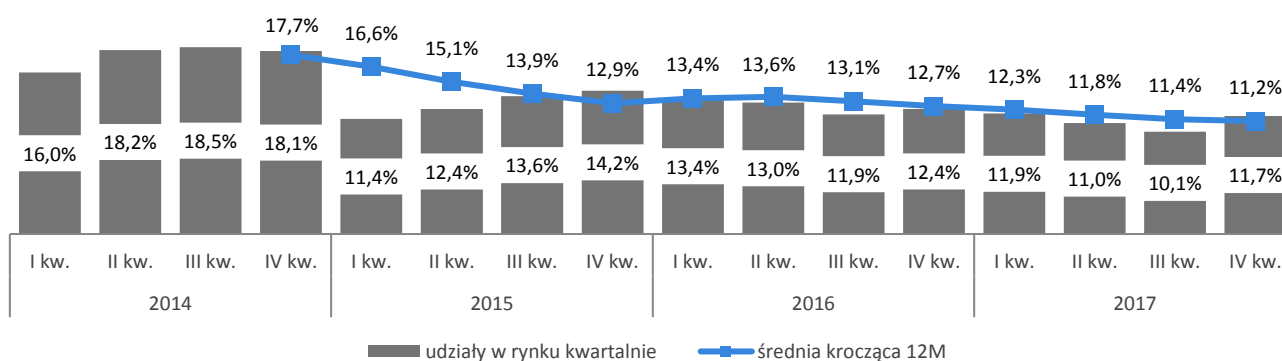
4.2.4 Pozycja Grupy AWT na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej

Według informacji przedstawionych przez czeskiego zarządcę infrastruktury kolejowej (SŽDC), czeski rynek kolejowego transportu towarów składa się obecnie (stan na 20 kwietnia 2018 r.) ze 103 przewoźników, którzy posiadają licencję na przewóz ładunków i jednocześnie aktywnie ją wykorzystują świadcząc usługi transportowe.⁸⁹ Na rynku tym obecne są także spółki z Grupy PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. oraz Advanced World Transport a.s. (AWT).

Na wyniki przewozowe Grupy AWT obecnie duży wpływ ma prowadzona przez przedsiębiorstwo Prisko (będące pod bezpośrednią kontrolą Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej) restrukturyzacja gałęzi wydobywania węgla kamiennego w Czechach. Na początku kwietnia 2018 r. spółka Prisko zakupiła za kwotę 80 mln koron (ok. 13 mln złotych) należące do firmy OKD kopalnie węgla kamiennego, co oznacza faktyczną nacjonalizację czeskiego sektora wydobywania węgla kamiennego⁹⁰. Jednocześnie obecny plan restrukturyzacji zakłada przeprowadzenie stopniowego wygaszania działalności poszczególnych kopalń w horyzoncie do 2023 r. W rezultacie, stopniowy spadek wydobywania węgla kamiennego ma bezpośrednie przełożenie na wolumen masy towarowej w segmencie węgla kamiennego zlecanej do przewozu na rzecz AWT. Zgodnie z danymi za 3 miesiące 2018 r., Grupa AWT przetransportowała 859 tys. ton węgla kamiennego (-29,1% r/r), co pomimo wzrostów przewozów w kilku innych kluczowych grupach towarowych i wzrostu średniej odległości przewozu ogółem o 5,5 km (+4,8% r/r) miało główny wpływ na spadek udziału rynkowego Grupy AWT pod względem wykonanej pracy przewozowej ogółem, do poziomu 7,8% (-1,0 p.p. r/r).

Z uwagi na zmniejszenie się przewozów w sektorze węgla kamiennego (w I kwartale 2018 r. odpowiadał on za 34% masy towarowej transportowanej przez AWT), Grupa AWT podejmuje działania mające prowadzić do zwiększonej dywersyfikacji przewozów. W trakcie 3 miesięcy 2018 r. zintensyfikowano m.in. przewozy koksu (+2,6% r/r do poziomu 536 tys. ton), intermodalne (+72,1% r/r do poziomu 326 tys. ton), chemikaliów (+11,2% do poziomu 142 tys. ton), czy też pozostałych ładunków (+12,6% r/r do poziomu 147 tys. ton)⁹¹.

Rysunek 16 Udziały rynkowe AWT a.s. pod względem przetransportowanej na terytorium Republiki Czeskiej masy towarowej kwartalnie w okresie 2014-2017



*dane za I kw. 2018 r. dostępne będą na przełomie II i III kw. 2018 r.

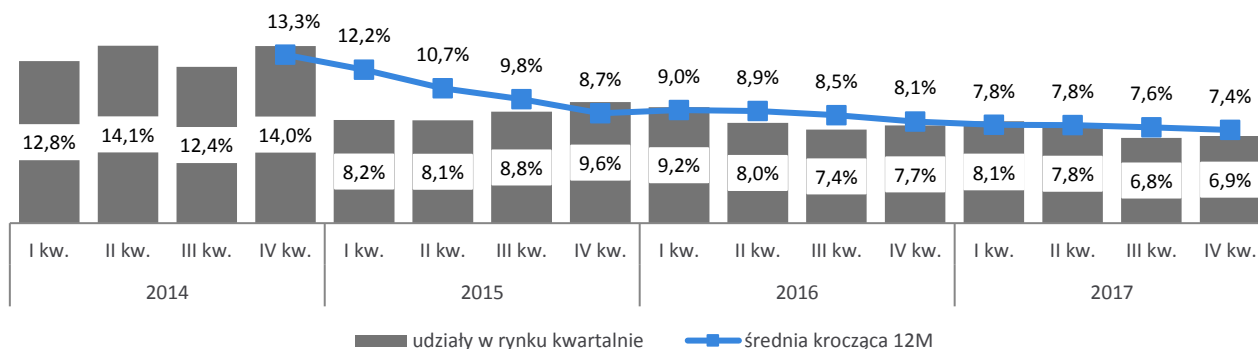
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i AWT a.s.

⁸⁹ SŽDC

⁹⁰ Puls Biznesu

⁹¹ statystyka własna AWT a.s.

Rysunek 17 Udziały rynkowe AWT a.s. w zrealizowanej na terytorium Republiki Czeskiej pracy przewozowej kwartalnie w okresie 2014-2017

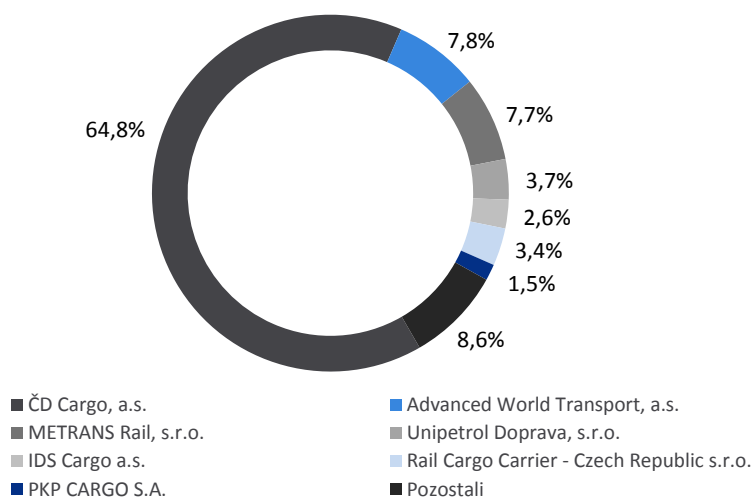


*dane za I kw. 2018 r. dostępne będą na przełomie II i III kw. 2018 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i AWT a.s.

Rysunek 18 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w obrębie Republiki Czeskiej w okresie 3 miesięcy 2018 r. (btkm)

Wg pracy przewozowej brutto



Źródło: SŽDC

Według danych SŽDC za 3 miesiące 2018 r., liderem czeskiego rynku kolejowych przewozów towarowych pozostaje spółka ČD Cargo a.s. W podanym okresie spółka ta odnotowała wzrost udziału rynkowego mierzonego wykonaną pracą przewozową brutto o 2,2 p.p. r/r do poziomu 64,8%. Wzrost udziałów rynkowych odnotowały także średniej wielkości spółki, takie jak METRANS Rail s.r.o. (+0,9 p.p. r/r do poziomu 7,7%) oraz Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o. (+0,7 p.p. r/r do poziomu 3,4%). Spadek udziałów w rynku był natomiast udziałem AWT a.s. (-1,0 p.p. r/r do poziomu 7,8%), Unipetrol Doprava, s.r.o. (-0,4 p.p. r/r do poziomu 3,7%), SD - Kolejová doprava (-0,3 p.p. r/r do poziomu 2,1%), PKP CARGO S.A. (-1,2 p.p. r/r do poziomu 1,5%) oraz drobnych przewoźników (których udział nie przekracza 1% całkowitej wielkości czeskiego rynku przewozów kolejowych), w przypadku których łączny udział zmniejszył się o 0,8 p.p. r/r do poziomu 6,5%.

Spółka PKP CARGO S.A. po raz kolejny została uwzględniona w zestawieniu przewoźników Czeskiego Zarządu Infrastruktury Kolejowej (SŽDC), co oznacza realizację przewozów na terytorium Czech w wolumenie przekraczającym próg 1% udziałów w rynku. Spadek udziałów rynkowych PKP CARGO S.A. w ujęciu rok do roku w I kwartale 2018 r. wynikał głównie

ze zmniejszonych przewozów węgla z Polski do jednej z czeskich elektrowni, a także z kopalni OKD na Słowację. Jednocześnie intensyfikacji uległy przewozy m.in.:

- intermodalne z/do Włoch przez terytorium Czech, a także dalszy wzrost wolumenów w tranzycie przez terytorium Czech i Polski na linii Słowacja-Rosja,
- rud manganu z jednego z portów nadbałtyckich do Czech,
- metali w relacji Polska-Rumunia.

Do przewoźników posiadających w całym 2017 r. udział w czeskim rynku kolejowych przewozów towarowych powyżej 5% pod względem wykonanej pracy przewozowej zaliczali się ČD Cargo a.s., Advanced World Transport a.s. oraz METTRANS Rail s.r.o. Natomiast przedsiębiorstwami, które uzyskały mniej niż 5%, ale więcej niż 1% udziału w rynku były: Unipetrol Doprava, s.r.o., Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o., IDS Cargo a.s., a także SD - Kolejova doprava a.s. i PKP CARGO S.A.⁹²

4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za I kwartał 2018 r. oraz I kwartał 2017 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz Grupy AWT⁹³ (AWT a.s., AWT Rail HU Zrt., AWT Rail SK a.s.).

Grupa PKP CARGO współpracuje z największymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. z Grupą ArcelorMittal, Grupą PKN Orlen, PGNiG, Grupą Lafarge, Grupą Azoty, Jastrzębską Spółką Węglową, Węglokoksem, Grupą Enea, Grupą PGE, Grupą Tauron, Polską Grupą Górniczą oraz International Paper. Kontrakty realizowane dla wymienionych kontrahentów są z okresu na okres systematycznie przedłużane, co potwierdza wysoką jakość świadczonych przez Grupę PKP CARGO usług transportowych. Przykładem jest podpisanie w I kwartale 2018 r. kontraktów z kluczowymi klientami z rynku przewozu m.in. węgla kamiennego, kruszywa, chemii i metali.

Kolejowe przewozy towarowe świadczone są przez Grupę PKP CARGO zarówno na terenie Polski, jak i siedmiu innych państw Unii Europejskiej, tj.: Niemiec, Czech, Słowacji, Austrii, Holandii, Węgier oraz Litwy. Obecność na wymienionych rynkach stanowi dla Grupy perspektywę rozwoju, gdyż umożliwia jej samodzielną obsługę wolumenów transportowanych z/do kluczowych europejskich portów morskich, w tym tych zlokalizowanych nad Morzem Północnym (Amsterdam, Rotterdam, Zeebrugge, Antwerpia, Hamburg), jak i tych położonych nad Morzem Adriatyckim (Koper, Triest, Rijeka). W lutym 2018 r. w siedzibie PKP CARGO S.A. odbyło się spotkanie delegacji Grupy PKP CARGO z delegacją Kolei Kazachskich, którego głównym tematem rozmów była współpraca obu przewoźników w obsłudze przewozów kontenerowych między Chinami i Europą. Spółki z Grupy PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. złożyły w Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) wnioski o dofinansowanie łącznie trzech projektów intermodalnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Otwarcie Grupy PKP CARGO zarówno na rynki lokalne, jak i zagraniczne powoduje ekspozycję na różnorodne czynniki otoczenia makroekonomicznego (np. dynamika rozwoju gospodarczego rynków krajowych i międzynarodowych, koniunktura w poszczególnych sektorach przemysłu, stan infrastruktury transportowej i jej dostępność, odpowiedni potencjał rynku napraw i utrzymania taboru, intensywność konkurencji wewnątrz- i międzygałęziowej transportu), które w istotnym stopniu warunkują perspektywy rozwoju działalności przewozowej każdego przewoźnika towarowego. Niezależnie od portów zagranicznych, Grupa PKP CARGO pozostaje aktywnie zaangażowana w obsługę i dalszy rozwój przewozów w ramach szlaku prowadzącego z Chin przez Polskę do Europy Zachodniej, czego efektem jest współpraca z partnerami chińskimi mająca na celu rozwój całopociągowego połączenia kolejowego w relacji Chiny-Europa oraz rozwój współpracy strategicznej w zakresie działalności przeładunkowej w Centrum Logistycznym w Małaszewiczach. Nadrzędnym celem projektu jest zwiększenie wolumenów lądowego transportu intermodalnego w relacji Chiny-UE przez Małaszewicze oraz w drodze powrotnej do Azji.

W I kwartale 2018 r. Grupa PKP CARGO przewiozła 29,4 mln ton ładunków (+7,4% r/r) oraz wykonała pracę przewozową w wysokości 7,6 mld tkm (+6,9% r/r).

Na uzyskane wyniki wpływ miał wzrost przewozów na terenie Polski, który zrealizowano w wysokości 26,8 mln ton (+10,5% r/r)⁹⁴ masy towarowej oraz 7,0 mld tkm (+9,9% r/r) pracy przewozowej. W I kwartale 2018 r. nastąpiło zmniejszenie

⁹² Ibidem

⁹³ Dotyczy spółek z Grupy AWT konsolidowanych metodą pełną

⁹⁴ Przewozy na terenie Polski zawierają część masy towarowej, która została przewieziona przez Grupę PKP CARGO również poza granicami Polski – w I kwartale 2018 r. był to wolumen 1,3 mln ton, tj. o 8,3% mniej r/r.

wolumenu masy towarów przetransportowanej poza granicami kraju do wysokości 4,1 mln ton (-13,1% r/r) oraz zmniejszenie pracy przewozowej wykonanej zagranicą do poziomu 0,6 mld tkm (-19,1% r/r) w wyniku zmiany struktury realizowanych relacji przewozowych. W I kwartale 2018 r. spółki z Grupy AWT przewiozły masę towarową równą 2,8 mln ton (-9,8% r/r) oraz wykonały pracę przewozową w wysokości 0,4 mld tkm (-7,7% r/r), co odbyło się przy wzroście średniej odległości przewozu o 2,3% r/r. Decydujący wpływ na wielkość przewozów spółek z Grupy AWT miało zmniejszenie przewozów węgla z kopalń OKD, które realizowane są na krótsze odległości w porównaniu z większością pozostałych grup towarowych.



Podstawowym rodzajem towarów przewożonych przez Grupę PKP CARGO były paliwa stałe, wśród których węgiel kamienny pozostawał towarem dominującym. Przewozy paliw stałych stanowiły 49% przetransportowanego wolumenu towarów oraz 37% pracy przewozowej wykonanej przez Grupę w trakcie I kwartału 2018 r. W tym samym okresie przewozy paliw stałych były niższe o 4,3% r/r w ujęciu przewiezionej masy, natomiast pod względem zrealizowanej pracy przewozowej były niższe o 10,1% r/r. W przewozach węgla kamiennego za I kwartał 2018 r. nastąpił spadek przewiezionej masy o 5,4% r/r oraz wykonanej pracy przewozowej o 13,3% r/r, przy spadku odległości o 8,4% r/r, wynikającym głównie ze znacznego ograniczenia przewozów w eksporcie ogółem oraz zmiany kierunków dostaw w eksporcie lądowym. W I kwartale 2018 r. odnotowano natomiast wzrost importu węgla o 55,6% r/r (w tym nastąpił znaczący wzrost importu z Rosji o 61,4% r/r) w związku z niewystarczającą podażą surowca z polskich kopalń (niedostateczna podaż węgla z kopalń PGG oraz problemy wydobywcze w LW Bogdanka). Wielkość przewozów węgla kamiennego na terytorium Polski utrzymała się na poziomie zbliżonym do realizacji I kwartału 2017 r. pod względem przewiezionej masy (-1,3% r/r), przy obniżeniu o 8,6% r/r pracy przewozowej, do czego przyczyniło się skrócenie średniej odległości przewozu o 7,4% r/r (głównie w związku ze zmianą struktury relacji przewozowych). Dla porównania, w I kwartale 2018 r. nastąpiło zmniejszenie produkcji węgla kamiennego w Polsce o 5,0% r/r, jego sprzedaży o 7,1% r/r⁹⁵, a zwiększeniu o 1,0% r/r⁹⁶ uległ poziom produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na tym surowcu. Według informacji spółek węglowych uchwały antysmogowe przyjęte w województwach

⁹⁵ polskirynekwegla.pl - dane za 3 miesiące 2018 r.

⁹⁶ pse.pl

małopolskim i śląskim wyeliminowały z rynku ok. 2 mln ton gatunków węgla niespełniającego wymagań jakościowych. Polscy producenci zmieniają strukturę swojej produkcji, jednak nie są w stanie w krótkim czasie dostarczyć na rynek požądanej ilości produktów o parametrach wymaganych przez uchwały antysmogowe, stąd m.in. rosnący import odpowiednich gatunków (import węgla kamiennego do Polski był w okresie 2 miesięcy 2018 r. równy 2,9 mln ton, tj. o 1,6 mln ton większy niż w analogicznym okresie 2017 r. przekładając się na dynamikę +122,1% r/r)⁹⁷. Na czynniki podażowe dodatkowo nałożyło się ograniczenie przepustowości modernizowanych przez PKP PLK S.A. linii kolejowych (m.in. modernizacja jednej z ważniejszych linii kolejowych w kraju, tj. linii nr 7) oraz związany z tym spadek średniej prędkości handlowej w Polsce w ciągu ostatnich 12 miesięcy (z 25,5 km/h notowanych w marcu 2017 r. do 22,7 km/h w marcu 2018 r.) przekładający się na wydłużony czas obiegu składów towarowych. W przewozach węgla kamiennego poza granicami Polski nastąpił spadek przewiezianej masy o 41,8% r/r oraz wykonanej pracy przewozowej o 68,1% r/r, na co główny wpływ miało zmniejszenie przewozów z kopalń OKD. W innej grupie towarowej wchodzącej w skład paliw stałych – koksie – przewozy Grupy PKP CARGO w I kwartale 2018 r. zwiększyły się o 5,9% r/r w ujęciu masy, a zrealizowana praca przewozowa była wyższa o 16,5% r/r. Wpływ na zwiększenie przewozów koksu miał wzrost eksportu przez polskie firmy m.in. do Niemiec, Indii i na Słowację oraz wzrost zapotrzebowania polskiego hutnictwa na ten towar.

Drugą największą grupę towarów przewożonych przez Grupę PKP CARGO w I kwartale 2018 r. stanowiły kruszywa i materiały budowlane z 21% udziałem w całkowitej pracy przewozowej (11% w I kwartale 2017 r.). W transporcie kruszyw i materiałów budowlanych za 3 miesiące 2018 r. odnotowano wzrost o 81,1% r/r pod względem przewiezianej masy oraz wzrost o 104,3% r/r pod względem zrealizowanej pracy przewozowej. Wzrost przewozów w tym segmencie jest związany z intensyfikacją realizacji w Polsce inwestycji drogowych (m.in. na budowę A1, S2, S6, S8 i S17) oraz inwestycji kolejowych (np. na potrzeby modernizacji linii kolejowej E20, linii obwodowej w Warszawie) z udziałem środków europejskich z perspektywy finansowej na lata 2014-2020 oraz zwiększeniem zapotrzebowania na przewozy kruszyw do betoniarni oraz wytwórni mas bitumicznych, a także większym zapotrzebowaniem na kamień wapienny w związku z wyższą produkcją wyrobów hutniczych w Polsce. Wpływ na wielkość przewozów kruszyw i materiałów budowlanych w I kwartale 2018 r. miały również sprzyjające warunki atmosferyczne - dodatnie temperatury umożliwiały realizację prac na inwestycjach drogowych i kolejowych. Wzrost średniej odległości w tej grupie produktów o 12,8% r/r wynikał ze zmiany struktury relacji przewozowych w związku ze zwiększonym udziałem przewozów kruszyw na potrzeby budowy drogi S6 w okolicach Kołobrzegu oraz modernizacji linii kolejowej nr 7 (Warszawa – Lublin).

Produkty związane z przemysłem metalurgicznym, tj. metale i rudy, stanowią kolejny istotny obszar rynkowy obsługiwany przez Grupę PKP CARGO. Ich udział w pracy przewozowej Grupy za I kwartał 2018 r. wyniósł 13% (bez zmian względem I kwartału 2017 r.). W tym segmencie odnotowano wzrost przewiezianej masy o 2,5% r/r oraz zrealizowanej pracy przewozowej o 0,9% r/r w związku z większym zapotrzebowaniem na rudy i metale wynikającym z korzystnej sytuacji w przemyśle metalurgicznym na rynkach światowych (wzrost produkcji stali na świecie za I kwartał 2018 r. o 4,1% r/r⁹⁸), poprawiającą się koniunkturą gospodarczą Polski i rynków zagranicznych oraz mniejszym importem z Chin na skutek wprowadzonych przez Komisję Europejską ceł na produkty sprzedawane po cenach dumpingowych. Istotny wpływ na wielkość przewozów metali i rud (zarówno surowców, jak i półproduktów oraz wyrobów gotowych) w okresie 3 miesięcy 2018 r. miało także zwiększenie produkcji stali w Polsce do poziomu 2,6 mln ton (wzrost o 5,8% r/r)⁹⁹ w ślad za rosnącą produkcją sprzedaną przemysłu (+5,6% r/r) oraz produkcji budowlano-montażowej (+26,1% r/r).

Grupa PKP CARGO pozostaje liderem w przewozach intermodalnych w Polsce, stanowiących istotny element strategii jej rozwoju. W I kwartale 2018 r. zrealizowany przez Grupę transport jednostek intermodalnych wzrósł pod względem masy przewiezionych kontenerów o 14,5% r/r, natomiast wykonana praca przewozowa wzrosła o 23,4% r/r, do czego przyczynił się wzrost średniej odległości przewozu o 7,7% r/r. Wzrost przewozów intermodalnych wynikał w głównej mierze z rozwoju połączeń tranzytowych i obsługi połączeń towarowych w relacji Chiny-Europa-Chiny w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku” (w przewozach do i z Chin udział przewozów kontenerów drogą lądową wyniósł 22,7% w I kwartale 2018 r. wobec 17,1% w analogicznym okresie 2017 r.) oraz większego udziału przewozów w kontenerach towarów głównie przewożonych w sposób konwencjonalny (np. części samochodowe, kręgi stali). Znaczny udział mają także przewozy pomiędzy portami morskimi a terminalami w głębi kraju (co jest ściśle związane z rozwojem tego rynku kolejowego - przeładunek kontenerów w polskich portach morskich wzrósł w I kwartale 2018 r. o 44,5% r/r¹⁰⁰). Nastąpił również znaczący wzrost liczby pociągów obsługiwanych własną trakcją na terenie Niemiec, który przyczynił się również do wzrostu średniej odległości przewozu w tej grupie towarowej o 7,7% r/r.

W przewozach produktów chemicznych w I kwartale 2018 r. odnotowano wzrost przewiezianej masy o 4,5% r/r oraz spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 4,6% r/r, do której przyczynił się spadek średniej odległości przewozu o 8,7% r/r. W związku

⁹⁷ Eurostat

⁹⁸ worldsteel.org

⁹⁹ Ibidem

¹⁰⁰ GUS - Biuletyn Statystyczny Nr 3/2018

z wprowadzeniem zmian legislacyjnych likwidujących szarą strefę w gospodarce, Grupa PKP CARGO pozyskała w I kwartale 2018 r. dodatkowe przewozy węglowodorów w imporcie ze wschodu, a także nastąpił wzrost przewozów eksportowych. Ponadto, zwiększono realizację przewozów krajowych i importowych nawozów dla producentów krajowych. Na spadek średniej odległości przewozu w tym segmencie wpływ miał wzrost udziału przewozów gazów w imporcie ze wschodu realizowanych na małą odległość.

W przewozach paliw płynnych według danych za I kwartał 2018 r. odnotowano spadek przewiezionej masy o 18,3% r/r oraz zrealizowanej pracy przewozowej o 20,0% r/r, przy spadku średniej odległości przewozu o 2,1% r/r. Spadek przewozów tej grupy produktowej wynika głównie z przejścia przez konkurencyjnych przewoźników części przewozów realizowanych na rzecz spedytorów oraz realizowanie przez jednego z producentów biopaliw gestii transportowej w cysternach samochodowych z pominięciem transportu kolejowego. Na wielkość pracy przewozowej miała wpływ również zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta Grupy PKP CARGO (zmiany wynikające z bieżącej sytuacji popytowo-podażowej).

W przewozach drewna i płodów rolnych w I kwartale 2018 r. pod względem przewiezionej masy zanotowano spadek o 5,8% r/r, natomiast wykonana praca przewozowa zmniejszyła się o 13,4% r/r, do czego przyczynił się spadek średniej odległości przewozu o 8,0% r/r. Główną przyczyną spadku zrealizowanej pracy przewozowej w tym segmencie były mniejsze przewozy zboża zarówno na terenie Polski (spadek udziału przewozów zbóż w eksporcie morskim na odległości powyżej 400 km), jak i poza terenem Polski (realizowane przez spółki z Grupy AWT).



Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w I kwartale 2017 r. i 2018 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2018	I kw. 2017*	Zmiana I kw. 2018/ I kw. 2017		I kw. 2018	I kw. 2017
	(mln tkm)		%		udział w całości (%)	
Paliwa stałe ¹	2 794	3 108	-314	-10,1%	37%	44%
z czego węgiel kamienny	2 405	2 774	-369	-13,3%	32%	39%
Kruszywa i materiały budowlane ²	1 561	764	797	104,3%	21%	11%
Metale i rudy ³	952	944	9	0,9%	13%	13%
Produkty chemiczne ⁴	562	590	-27	-4,6%	7%	8%
Paliwa płynne ⁵	239	299	-60	-20,0%	3%	4%
Drewno i płody rolne ⁶	371	428	-57	-13,4%	5%	6%
Przewozy intermodalne	902	731	171	23,4%	12%	10%
Pozostałe ⁷	180	211	-31	-14,6%	2%	3%
Razem	7 563	7 074	488	6,9%	100%	100%

* W związku z zaprzestaniem wyodrębniania przewozów promowych z poszczególnych rynków towarowych i dodawania ich do „pozostałych ładunków” dane za 2017 r. zostały zaktualizowane

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w I kwartale 2017 r. i 2018 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2018	I kw. 2017*	Zmiana I kw. 2018/ I kw. 2017		I kw. 2018	I kw. 2017
	(tys. ton)		%		udział w całości (%)	
Paliwa stałe ¹	14 308	14 953	-645	-4,3%	49%	55%
z czego węgiel kamienny	12 795	13 525	-730	-5,4%	43%	49%
Kruszywa i materiały budowlane ²	5 533	3 056	2 478	81,1%	19%	11%
Metale i rudy ³	3 198	3 120	78	2,5%	11%	11%
Produkty chemiczne ⁴	1 828	1 749	79	4,5%	6%	6%
Paliwa płynne ⁵	812	994	-181	-18,3%	3%	4%
Drewno i płody rolne ⁶	981	1 042	-61	-5,8%	3%	4%
Przewozy intermodalne	2 117	1 849	269	14,5%	7%	7%
Pozostałe ⁷	648	634	14	2,3%	2%	2%
Razem	29 427	27 396	2 031	7,4%	100%	100%

* W związku z zaprzestaniem wyodrębniania przewozów promowych z poszczególnych rynków towarowych i dodawania ich do „pozostałych ładunków” dane za 2017 r. zostały zaktualizowane

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w I kwartale 2017 r. i 2018 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2018	I kw. 2017*	Zmiana I kw. 2018/ I kw. 2017	
	(km)			%
Paliwa stałe ¹	195	208	-13	-6,0%
z czego węgiel kamienny	188	205	-17	-8,4%
Kruszywa i materiały budowlane ²	282	250	32	12,8%
Metale i rudy ³	298	302	-5	-1,6%
Produkty chemiczne ⁴	308	337	-29	-8,7%
Paliwa płynne ⁵	294	301	-6	-2,1%
Drewno i płody rolne ⁶	378	411	-33	-8,0%
Przewozy intermodalne	426	395	31	7,7%
Pozostałe ⁷	278	333	-55	-16,5%
Razem	257	258	-1	-0,5%

* W związku z zaprzestaniem wyodrębniania przewozów promowych z poszczególnych rynków towarowych i dodawania ich do „pozostałych ładunków” dane za 2017 r. zostały zaktualizowane.

Źródło: Opracowanie własne

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

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

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

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

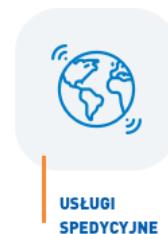
⁷ Uwzględnia transport promowy i pozostałe przewozy towarowe.

Z punktu widzenia kierunków, w których realizowane były przewozy Grupy PKP CARGO, dominujące były przewozy wewnątrz Polski stanowiące 92% wykonanej pracy przewozowej w I kwartale 2018 r. W porównaniu z I kwartałem 2017 r. udział wykonanej pracy przewozowej poza terytorium Polski zmalał o 3 p.p., co w głównym stopniu wynika ze spadku przewozów węgla z kopalń OKD.

4.3 Pozostałe usługi

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

Usługi spedycyjne - oferta Grupy obejmuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu samochodowego, morskiego i śródlądowego z uwzględnieniem przeładunku, składowania, magazynowania, konfekcjonowania. Grupa oferuje również obsługę celną. Dodatkowym walorem dla usług Grupy są projektowane i wdrażane kompleksowe rozwiązania transportowe (3PL solutions). Usługi spedycyjne realizowane są głównie przez spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz AWT Čechofracht, a.s.;



Usługi trakcyjne oraz wynajmu lokomotyw, tj. usługi polegające na zapewnieniu kontrahentowi pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego lub zapewnieniu jego gotowości np. do prowadzenia pociągów naprawczych, ratunkowych. Usługi te realizowane są zarówno na rynku polskim, jak i poza granicami Polski;



Usługi kompleksowej obsługi bocznic, obejmujące m. in. formowanie pociągów, usługi manewrowe, zarządzanie ruchem kolejowym na bocznicach, załadunek i rozładunek, zarządzanie magazynami oraz konserwację i bieżące utrzymanie infrastruktury punktowej. Głównymi podmiotami świadczącymi wymienione usługi są PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz AWT a.s. Działalność w zakresie obsługi bocznicowej realizowana jest w Polsce, Republice Czeskiej oraz na Węgrzech;



Usługi przeładunku - Grupa PKP CARGO działalność przeładunkową rozwija w oparciu o terminale przeładunkowe konwencjonalne i intermodalne należące do:

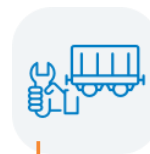
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o.,
- PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o. i spółki zależne,
- AWT a.s.;



Usługi logistyki intermodalnej - Grupa zabezpiecza wszystkie elementy łańcucha logistycznego, w tym: transport kolejowy, transport drogowy, przeładunek i składowanie jednostek intermodalnych. Działalność ta bazuje na sieci terminali intermodalnych. Spółką wyspecjalizowaną i dedykowaną w ramach Grupy do kompleksowej obsługi transportu intermodalnego jest PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o. Dodatkową wartością oferty Grupy, jest wdrożona przez AWT usługa stałego monitorowania ruchu pociągów intermodalnych „Track and Trace”;

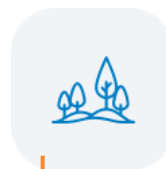


Usługi naprawcze taboru - utrzymanie taboru Grupy realizowane jest głównie przez spółkę PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Dodatkowo, wybrane prace utrzymaniowe i naprawcze realizowane są również w ramach obiektów znajdujących się w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz przez AWT a.s.;



USŁUGI
NAPRAWCZE
TABORU

Usługi rekultywacji - oferta Grupy obejmuje zagospodarowanie i rewitalizację terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidację wyrobisk, odkażanie gleby. Dodatkowo, Grupa oferuje usługi z zakresu budownictwa inżynierskiego. Działalność w obszarze rekultywacji realizowana jest przez spółki AWT Rekultivace a.s. oraz AWT Rekultivace PL sp. z o.o., głównie na terenie Republiki Czeskiej w regionach składowisk odpadów górniczych w okolicy Ostrawy.



USŁUGI
REKULTYWACJI

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.



4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 3 miesięcy 2018 r. oraz 2017 r.

Tabela 15 Zatrudnienie w okresie 3 miesięcy 2018 r. oraz 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:		Zmiana od początku roku	Liczba osób zatrudnionych na:		Zmiana od początku roku
	31/03/2018	31/12/2017		31/03/2017	31/12/2016	
Grupa PKP CARGO	23 265	23 253	12	23 281	23 144	137
w tym: PKP CARGO S.A.	17 012	17 043	-31	17 247	17 429	-182

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 16 Przeciętne zatrudnienie w etatach w okresie 3 miesięcy 2018 r. oraz 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w etatach		Zmiana 2018 - 2017	Przeciętne zatrudnienie w osobach		Zmiana 2018 - 2017
	3 miesiące 2018	3 miesiące 2017		3 miesiące 2018	3 miesiące 2017	
Grupa PKP CARGO	23 233	23 253	-20	23 273	23 272	1
w tym: PKP CARGO S.A.	17 032	17 335	-303	17 040	17 339	-299

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 17 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 3 miesięcy 2018 r. oraz 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:		Zmiana od początku roku	Liczba osób zatrudnionych na:		Zmiana od początku roku
	31/03/2018	31/12/2017		31/03/2017	31/12/2016	
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 304	5 281	23	5 250	5 272	-22
w tym: PKP CARGO S.A.	3 815	3 805	10	3 798	3 825	-27
Stanowiska robotnicze - Grupa	17 961	17 972	-11	18 031	17 872	159
w tym: PKP CARGO S.A.	13 197	13 238	-41	13 449	13 604	-155
Razem	23 265	23 253	12	23 281	23 144	137
w tym: PKP CARGO S.A.	17 012	17 043	-31	17 247	17 429	-182

Źródło: Opracowanie własne

W okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do 3 miesięcy 2017 r., można zaobserwować spadek przeciętnego zatrudnienia w Grupie PKP CARGO o 20 etatów (w samej spółce PKP CARGO S.A. o 303 etaty) – wynika to bezpośrednio z rozwiązywania umów o pracę z naturalnych przyczyn, głównie w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych.

4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO za I kwartał 2018 r. poniosła nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4, P5 i przeglądy okresowe taboru P3) w wysokości 132,5 mln zł, tj. więcej 53,4% w stosunku do analogicznego okresu 2017 roku.

Największa część nakładów inwestycyjnych w I kwartale 2018 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru, modernizację lokomotyw oraz zakupy wagonów - łącznie 125,6 mln zł (tj. 94,8 % nakładów inwestycyjnych ogółem). Ponadto poniesiono również nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i wartości niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 2,7 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 2,3 mln zł, na zakupy pozostałych maszyn, urządzeń oraz pozostałego wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 1,9 mln zł.

Szczegółowe zestawienie wykonania nakładów inwestycyjnych Grupy PKP CARGO za I kwartał 2018 r. oraz porównanie do wykonania I kwartału 2017 r. przedstawia poniższa tabela.

Tabela 18 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za I kwartał 2018 r. w porównaniu do I kwartału 2017 r. na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne (tys. zł)

Wyszczególnienie	I kwartał 2018	I kwartał 2017	Zmiana r/r	Zmiana r/r w %
Budownictwo inwestycyjne	2 340	5 136	-2 796	-54,4%
Modernizacja lokomotyw	8 531	8 439	92	1,1%
Zakup wagonów	1 388	-	1 388	-
Modernizacja wagonów	-	10	-10	-100,0%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	1 693	2 388	-695	-29,1%
Teleinformatyzacja	2 736	2 160	576	26,7%
Pozostałe	155	118	37	31,4%
Komponenty w remontach, w tym:	115 678	68 124	47 554	69,8%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	24 710	12 844	11 866	92,4%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	90 968	55 280	35 688	64,6%
Razem	132 521	86 375	46 146	53,4%

Źródło: Opracowanie własne



4.6 Istotne informacje i zdarzenia

Tabela 19 Istotne informacje i zdarzenia, które wystąpiły w okresie 3 miesięcy 2018 r. oraz po dniu bilansowym

Okres	Wydarzenie
styczeń	<p>Wystąpienie dwóch spółek z Grupy PKP CARGO o dofinansowanie projektów intermodalnych ze środków unijnych. Przedmiotem projektów są zakupy specjalistycznego taboru oraz modernizacja i rozbudowa terminala kontenerowego wraz z zakupem wyposażenia.</p>
luty	<p>Ze względu na wzrost cen złomu na dzień 31 grudnia 2017 r. w stosunku do cen przyjętych przez Spółkę do wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego w poprzednich okresach, Zarząd Spółki podjął decyzję o dokonaniu aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego i rozwiązaniu części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości taboru kolejowego w kwocie 27.414 tys. zł. Rozwiązanie odpisu wpłynęło na poprawę wyniku finansowego Spółki za rok 2017 w kwocie 22.205 tys. zł po uwzględnieniu efektu podatkowego. Dokonana aktualizacja odpisu miała charakter niepieniężny i pozostała bez wpływu na sytuację płynnościową PKP CARGO S.A.</p> <p>Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego, w dniu 26 marca 2018 r. podjęła uchwałę o powołaniu w skład Zarządu PKP CARGO S.A. z dniem 27 marca 2018 r. Pana Czesława Warszewicza, powierzając mu funkcję Prezesa Zarządu oraz Pana Leszka Borowca, powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.</p>
marzec	<p>Zarząd Spółki przekazał do publicznej wiadomości prognozę wybranych jednostkowych danych finansowych i operacyjnych dotyczących działalności PKP CARGO S.A. na rok 2018 zgodnie z przyjętym Planem Działalności Gospodarczej Spółki na 2018 rok:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. w 2018 roku 3 913 mln PLN tj. o 8,9% wyższe od przychodów osiągniętych w 2017 roku, - EBITDA PKP CARGO S.A. 663,6 mln PLN, tj. o 12,1% wyższy w stosunku do 2017 roku, - EBIT PKP CARGO S.A. 204,0 mln PLN tj. o 34,9%, wyższy w stosunku do 2017 roku, - zysk netto PKP CARGO S.A. 160,8 mln PLN tj. o 71,1% wyższy, niż zysk netto w roku 2017, - nakłady inwestycyjne CAPEX 1 017,6 mln PLN, tj. o 99% wyższe, niż w roku 2017. <p>W przypadku, gdy prognozowany poziom któregoś ze wskaźników będzie wykazywał znaczącą różnicę w stosunku do prognoz, Zarząd Spółki podejmie decyzję o korekcie prognozy.</p>
kwiecień	<p>Zawarcie przez PKP CARGO S.A. z firmą Newag S.A. umowy na modernizację 60 lokomotyw spalinowych serii SM48. Szacunkowa wartość kontraktu wynosi około 388 mln zł netto.</p> <p>Podpisanie aneksu do umowy handlowej zawartej w 2015 r. z Lafarge Kruszywa i Beton Sp. z o.o., na przewozy otoczków, kamienia pokruszonego lub rozłupanego, żwiru i krzemienia, wprowadzającego w szczególności zmiany w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wydłużenia terminu obowiązywania Umowy do 31.03.2020 r.; - zwiększenia zadeklarowanej do przewozu masy do ok. 9 mln ton netto w okresie obowiązywania umowy; <p>Podjęcie przez Zarząd PKP CARGO S.A. uchwały w przedmiocie wystąpienia do Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki ("ZWZ") z wnioskiem o podział zysku netto w kwocie 93.967.095,00 zł w następujący sposób:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kwotę 7.517.367,60 zł przeznaczyć zgodnie z art. 396 Kodeksu Spółek Handlowych na kapitał zapasowy, 2) kwotę 86.449.727,40 zł przeznaczyć na pokrycie strat z lat ubiegłych. <p>Rada Nadzorcza Spółki pozytywnie zaopiniowała przedłożony przez Zarząd PKP CARGO S.A. ww. wniosek.</p> <p>Po przeprowadzeniu wyborów uzupełniających kandydata na przedstawiciela pracowników do Rady Nadzorczej Spółki, Rada Nadzorcza Spółki stwierdziła powołanie z dniem 01 maja 2018 r. w skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VI kadencji zgłoszonego kandydata na przedstawiciela pracowników - Pana Jerzego Sośnierza.</p> <p>PKP CARGO S.A. i PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. otrzymały tytuł „Lider Transportu Intermodalnego” odpowiednio w kategoriach „Przewoźnik Kolejowy” i „Lądowy Terminal Kontenerowy”. Wyróżnienia wręczono podczas Gali Forum Transportu Intermodalnego Fracht 2018 w Gdańsku.</p> <p>PKP CARGO S.A. zdobyła po raz drugi z rzędu prestiżowy tytuł „Transparentnej Spółki Roku 2017”.</p>

Spółka powołała Radę Prezesów w celu integracji i optymalizacji procesów w ramach Grupy PKP CARGO. Rada Prezesów powołała cztery komitety sterujące, w tym komitet ds. aktualizacji strategii Grupy, który do końca bieżącego roku ma przygotować uaktualnioną krótko-, średnio- i długookresową strategię rozwoju. Ponadto Rada Prezesów przyjęła plan działalności Grupy PKP CARGO na 2018 rok, który zakłada EBITDA Grupy PKP CARGO w wysokości 778,7 mln PLN tj. o 10,9% więcej w stosunku do 2017 roku, przy planowanej masie przewiezionych towarów w wysokości 125,9 mln ton, co da udział w polskim rynku przewozów na koniec 2018 roku w wysokości 53,9% według pracy przewozowej. Udział będzie wyższy o 2,3 punktu procentowego w stosunku do 2017 roku.

Zarząd Spółki PKP CARGO S.A. przekazał do publicznej wiadomości szacunkowe wybrane skonsolidowane wyniki finansowe i operacyjne za I kwartał 2018 r.:

- przychody ze sprzedaży – 1.215,9 mPLN
- EBIT – 63,3 mPLN,
- zysk netto – 35,6 mPLN,
- EBITDA – 200,3 mPLN,
- nakłady inwestycyjne – 132,5 mPLN,
- masa towarowa – 29 427 tys. ton.

Spółki z Grupy PKP CARGO - Centrum Logistyczne Małaszewicze, Centrum Logistyczne Medyka- Żurawica, Euroterminal Sławków oraz Terminale Przeladunkowe Sławków-Medyka przystąpiły do Porozumienia Operatorów Terminali i Centrów Logistycznych Europy Środkowo-Wschodniej. Celem Porozumienia jest wzajemne wsparcie na rzecz tworzenia łańcuchów logistycznych na osi wschód-zachód, północ-południe Europy oraz z Azji, a także wsparcie kreowania projektów inwestycyjnych i biznesowych w obszarze logistyki.

maj

PKP CARGO S.A. oraz Koleje Litewskie podpisały aneks do Porozumienia o współpracy w dziedzinie międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych. Usprawni to obsługę ładunków na kolejowym przejściu granicznym między obu krajami

Podpisanie w dniu 21 maja 2018 r. z firmą Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. („PESA”), umowy na wykonanie napraw na piątym poziomie utrzymania wraz z wymianą silnika spalinowego na nowy, 38 lokomotyw spalinowych serii ST44 w okresie od stycznia 2019 r. do września 2020 r. Harmonogram realizacji umowy zakłada wykonanie łącznie 38 napraw w tym: (i) w 2019 roku – 20 szt.; (ii) w 2020 roku – 18 szt. Szacunkowa wartość Umowy wynosi ok. 176,3 mln złotych netto. Dodatkowo, Zarząd Spółki podpisał z PESA List intencyjny w zakresie budowy lokomotywy dwunapędowej spalinowo – elektrycznej.

Jednocześnie informujemy, iż w opublikowanym w systemie ESPI raporcie bieżącym nr 16/2018 w tytule raportu omyłkowo została podana liczba lokomotyw 30 szt. – właściwa liczba zgodna z treścią umowy i raportu jest 38 szt. Oczywista omyłka pisarska.

PKP CARGO S.A. zawarło dwie umowy na przewozy węgla energetycznego dla ENEA Elektrownia Połaniec za łączną kwotę ponad 222 mln zł brutto. Na podstawie pierwszej umowy Spółka przewiezie w ciągu 19 miesięcy 3,35 mln ton węgla. Szacunkowa wartość tej umowy to ok. 122,8 mln zł brutto. Przewozy realizowane będą z LW Bogdanka. Transport węgla w ramach drugiej umowy realizowany będzie z kopalń śląskich do końca 2019 r., a planowana do przewozu w tym okresie masa węgla wyniesie 3 mln ton. Szacunkowa wartość drugiej umowy to ok. 100 mln zł brutto.

PKP CARGO S.A. zawarło umowę na przewozy węgla dla grupy Veolia. Na podstawie umowy PKP CARGO S.A. przewiezie w latach 2019-2021 ponad 5 mln ton węgla dla spółek grupy Veolia. Ponadto PKP CARGO S.A. zrealizuje także dodatkowe przewozy 950 tys. ton węgla dla grupy Veolia Polska w 2018 roku w ramach obowiązującej umowy.

Zawarcie z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowy kredytu w rachunku bieżącym. Dostępna kwota kredytu wynosi 100 mln zł. Kredyt dostępny jest w okresie 12 miesięcy, od dnia 26 maja 2018 r. do dnia 24 maja 2019 r., z zastrzeżeniem możliwości wydłużenia okresu dostępności o kolejne 12 miesięcy tj. do dnia 24 maja 2020 r.

5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

5.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

5.1.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO

W okresie 3 miesięcy 2018 r. Grupa PKP CARGO przewiozła 29,4 mln ton ładunków (tj. o 7,4% więcej niż w okresie 3 miesięcy 2017 r.) i wykonała pracę przewozową na poziomie 7,6 mld tkm (tj. o 6,9% więcej niż w okresie 3 miesięcy 2017 r.), co zostało szczegółowo opisane w rozdziale 4.2.5 „Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO”.

Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. wzrosły o 10,5% r/r, a koszty działalności operacyjnej wzrosły o 5,1% r/r. Wynik na działalności operacyjnej oraz wynik netto Grupy w okresie 3 miesięcy 2018 r. wyniosły odpowiednio 63,3 mln zł oraz 35,6 mln zł.

Szczegóły w zakresie poszczególnych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów przedstawiono w dalszej części niniejszego rozdziału. W poniższych tabelach przedstawiono wyniki Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r.

Tabela 20 Wyniki Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł)

Wyszczególnienie	3 miesiące 2018	3 miesiące 2017	Zmiana	
			2018 - 2017	Tempo zmian 2018/2017
Przychody z działalności operacyjnej razem	1 215 876	1 100 027	115 849	10,5%
Koszty działalności operacyjnej razem	1 152 620	1 096 851	55 769	5,1%
Wynik na działalności operacyjnej	63 256	3 176	60 080	1 891,7%
<i>Marża EBIT</i>	<i>5,2%</i>	<i>0,3%</i>	<i>4,9 p.p.</i>	<i>1 701,9%</i>
<i>Marża EBITDA</i>	<i>16,5%</i>	<i>13,4%</i>	<i>3,1 p.p.</i>	<i>23,2%</i>
Przychody finansowe	2 683	10 087	-7 404	-73,4%
Koszty finansowe	13 145	15 184	-2 039	-13,4%
Udział w zyskach / stratach jednostek wycenianych metodą praw własności	-3 071	2 019	-5 090	-
Wynik przed opodatkowaniem	49 723	98	49 625	50 637,8%
<i>Marża wyniku brutto</i>	<i>4,1%</i>	<i>0,0%</i>	<i>4,1 p.p.</i>	<i>45 803,4%</i>
Podatek dochodowy	14 114	1 532	12 582	821,3%
WYNIK NETTO	35 609	-1 434	37 043	-
<i>Marża wyniku netto</i>	<i>2,9%</i>	<i>-0,1%</i>	<i>3,1 p.p.</i>	<i>-</i>

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2018 r. sporządzone według MSSF UE

Przychody z działalności operacyjnej

Tabela 21 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł)

Wyszczególnienie	3 miesiące 2018	3 miesiące 2017	Zmiana	Tempo zmian
			2018 - 2017	2018/2017
Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych w tym:	1 192 507	1 077 406	115 101	10,7%
<i>Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych</i>	1 022 885	909 305	113 580	12,5%
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	12 437	9 920	2 517	25,4%
Pozostałe przychody operacyjne	10 932	12 701	-1 769	-13,9%
Razem przychody z działalności operacyjnej	1 215 876	1 100 027	115 849	10,5%

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2018 r. sporządzone według MSSF UE

W całkowitych przychodach z działalności operacyjnej Grupy największy udział stanowią przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych (98,1% w okresie 3 miesięcy 2018 r. przy 97,9% w okresie 3 miesięcy 2017 r.). Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych obejmują głównie: przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych, przychody z pozostałej działalności transportowej, przychody bocznicowe i trakcyjne, przychody przeładunkowe, przychody z tytułu usług rekultywacyjnych oraz pozostałe przychody (głównie obejmują przychody z tytułu: wynajmu składników majątku, usług agencji celnych, sprzedaży wyrobów gotowych, napraw taboru oraz inne przychody). Pozostałą część przychodów z działalności operacyjnej Grupy stanowią przychody ze sprzedaży towarów i materiałów, które obejmują, m.in. sprzedaż złomu stalowego i żeliwnego oraz pozostałych materiałów i towarów, jak również pozostałe przychody operacyjne obejmujące m.in. zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych, rozwiązane odpisy aktualizujące należności z tytułu dostaw i usług, odsetki od należności handlowych i pozostałych należności, otrzymane kary i odszkodowania oraz inne pozycje.

Wzrost przychodów z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych o 113,6 mln zł, tj. o 12,5% r/r do poziomu 1 022,9 mln zł wynikał z wyższych przewozów oraz wyższych cen przewozowych. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy zostały opisane w rozdziale 4.2.5 „Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO”. Przychody ze sprzedaży usług poza przewozowych wzrosły o 1,5 mln zł, tj. o 0,9% r/r do poziomu 169,6 mln zł.

Wzrost przychodów z tytułu sprzedaży towarów i materiałów o 2,5 mln zł, tj. o 25,4% r/r, był spowodowany głównie wyższą sprzedażą złomu.

Spadek pozostałych przychodów operacyjnych o 1,8 mln zł, tj. o 13,9% r/r wynikał z niższych pozostałych przychodów operacyjnych z tytułu zysku ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych o 5,3 mln zł, tj. o 85,1% r/r w wyniku sprzedaży w okresie 3 miesięcy 2017 r. naczep podkontenerowych w PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz sprzedaży terenów Pilzno w AWT, przy wzroście rozwiązanych odpisów aktualizujących należności z tytułu dostaw i usług o 3,4 mln zł, tj. o 300,8% r/r głównie od zagranicznych kontrahentów.

Koszty działalności operacyjnej

Tabela 22 Koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł)

Wyszczególnienie	3 miesiące 2018	3 miesiące 2017	Zmiana	Tempo zmian
			2018 - 2017	2018/2017
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	137 015	143 841	-6 826	-4,7%
Zużycie materiałów i energii	186 116	170 643	15 473	9,1%
Usługi obce	393 997	372 006	21 991	5,9%
Podatki i opłaty	5 904	10 310	-4 406	-42,7%
Koszty świadczeń pracowniczych	398 979	371 185	27 794	7,5%
Pozostałe koszty rodzajowe	13 260	13 056	204	1,6%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	7 802	7 396	406	5,5%
Pozostałe koszty operacyjne	9 547	8 414	1 133	13,5%
Razem koszty działalności operacyjnej	1 152 620	1 096 851	55 769	5,1%

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2018 r. sporządzone według MSSF UE

W okresie 3 miesięcy 2018 r. koszty działalności operacyjnej Grupy wzrosły o 55,8 mln zł, tj. o 5,1% r/r, do poziomu 1 152,6 mln zł.

W okresie 3 miesięcy 2018 r. odnotowano spadek kosztów amortyzacji i odpisów aktualizujących o 6,8 mln zł, tj. o 4,7% r/r do poziomu 137,0 mln zł głównie na skutek aktualizacji wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego na koniec 31.12.2017 r., co zostało szczegółowo opisane w [Nocie 10 SSF¹⁰¹](#) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r.

W okresie 3 miesięcy 2018 r. o 15,5 mln zł, tj. o 9,1% r/r zwiększyły się koszty zużycia materiałów i energii głównie z powodu wyższych przewozów towarowych. Koszty zużycia paliwa wzrosły o 8,7 mln zł, tj. o 19,1% r/r, na co wpłynął większy udział przewozów realizowanych w trakcji spalinowej w wyniku utrudnień na liniach PLK i objazdów, w szczególności w relacji z Bogdanki do Elektrowni w Kozienicach oraz wzrostu przewozów zrealizowanych przez Grupę PKP CARGO. Ponadto zanotowano wzrost zużycia energii elektrycznej, gazowej i wody o 7,5 mln zł, tj. o 7,5% r/r również na skutek wzrostu przewozów.

W analizowanym okresie 2018 r. odnotowano wzrost kosztów usług obcych o 22,0 mln zł, tj. o 5,9% r/r do poziomu 394,0 mln zł. Głównym powodem wyższych ww. kosztów był wzrost kosztów usług dostępu do linii zarządców infrastruktury o 9,8 mln zł, tj. o 6,0% r/r, spowodowany wyższymi przewozami towarowymi. Ponadto w ramach kosztów usług obcych nastąpił wzrost kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 7,4 mln zł, tj. o 18,7% r/r, w wyniku większej ilości najmowanego taboru, koniecznego do realizacji zwiększonych przewozów Grupy oraz opłat za pobyt wagonów w wyniku wzrostu masy w imporcie.

Podatki i opłaty w okresie 3 miesięcy 2018 r. były niższe o 4,4 mln zł, tj. o 42,7% r/r na skutek otrzymanego zwrotu zagranicznego podatku VAT oraz zapłacenia w okresie 3 miesięcy 2017 r. podatku VAT w związku z przekazaniem taboru w formie darowizny przez PKP CARGO S.A. do Instytucji Kultury Parowozowni Wolsztyn.

W okresie 3 miesięcy 2018 r. odnotowano wzrost o 27,8 mln zł, tj. o 7,5% r/r kosztów świadczeń pracowniczych, które osiągnęły poziom 399,0 mln zł wobec 371,2 mln zł w okresie 3 miesięcy 2017 r. Wyższy poziom kosztów świadczeń pracowniczych, przy spadku przeciętnego zatrudnienia w Grupie o 20 etatów, tj. o 0,1% r/r, wynikał głównie z podwyżek wynagrodzeń w spółkach Grupy PKP CARGO. Mająca największy wpływ na wzrost kosztów świadczeń pracowniczych podwyżka wynagrodzeń została przyznana od 1 września 2017 r. pracownikom Jednostki dominującej (z uwagi na największą ilość zatrudnionych pracowników). Zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale [4.4 „Informacje dotyczące zatrudnienia”](#).

Pozostałe koszty rodzajowe w okresie 3 miesięcy 2018 r. wzrosły o 0,2 mln zł, tj. o 1,6% r/r.

¹⁰¹ Za każdym razem, gdy w Sprawozdaniu będzie mowa o Nocie, należy przez to rozumieć Notę Kwartałnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO („SSF”) za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2018 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej, tak jak w tym przypadku

W okresie 3 miesięcy 2018 r. wartość sprzedanych towarów i materiałów wzrosła o 0,4 mln zł, tj. o 5,5% do poziomu 7,8 mln zł w ślad za wzrostem przychodów ze sprzedaży towarów i materiałów.

Pozostałe koszty operacyjne w okresie 3 miesięcy 2018 r. wyniosły 9,5 mln zł i wzrosły o 1,1 mln zł, tj. o 13,5% r/r, głównie na skutek wzrostu utworzonych odpisów aktualizujących na należności z tytułu dostaw i usług o 3,2 mln zł, przy spadku pozostałych kosztów operacyjnych z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych o 2,6 mln zł.

Wynik na działalności operacyjnej

W wyniku opisanych powyżej zmian przychodów i kosztów działalności operacyjnej, wynik na działalności operacyjnej w okresie 3 miesięcy 2018 r. wyniósł 63,3 mln zł i wzrósł o 60,1 mln zł r/r.

EBITDA

Wynik na działalności operacyjnej powiększony o pozycję „Amortyzacja i odpisy aktualizujące” określany jako EBITDA, wyniósł 200,3 mln zł w okresie 3 miesięcy 2018 r. i wzrósł o 53,3 mln zł, tj. o 36,2% r/r.

Działalność finansowa oraz inwestycje wyceniane metodą praw własności

Tabela 23 Działalność finansowa Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł)

Wyszczególnienie	3 miesiące 2018	3 miesiące 2017	Zmiana	Tempo zmian
			2018 - 2017	2018/2017
Przychody finansowe	2 683	10 087	-7 404	-73,4%
Koszty finansowe	13 145	15 184	-2 039	-13,4%
Wynik na działalności finansowej	-10 462	-5 097	-5 365	-

Źródło: *Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2018 r. sporządzone według MSSF UE*

W okresie 3 miesięcy 2018 r. Grupa odnotowała stratę na działalności finansowej w wysokości 10,5 mln zł wobec 5,1 mln zł straty w okresie 3 miesięcy 2017 r. Główną przyczyną pogorszenia się wyniku z działalności finansowej o 5,4 mln zł był spadek o 5,4 mln zł r/r przychodów z wyceny zobowiązania z tytułu opcji "put" na udziały niedające kontroli.

Szczegóły dotyczące działalności finansowej zaprezentowano w **Nocie 8 SSF**.

Tabela 24 Inwestycje wyceniane metodą praw własności Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł)

Wyszczególnienie	3 miesiące 2018	3 miesiące 2017	Zmiana	Tempo zmian
			2018 - 2017	2018/2017
Udział w zyskach / stratach jednostek wycenianych metodą praw własności	-3 071	2 019	-5 090	-
Wynik udziału na inwestycjach wycenianych metodą praw własności	-3 071	2 019	-5 090	-

Źródło: *Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2018 r. sporządzone według MSSF UE*

Zmiany wartości udziałów jednostek wycenianych metodą praw własności spadły o 5,1 mln zł r/r. Szczegóły w zakresie zmiany wartości udziałów jednostek wycenianych metodą praw własności zaprezentowano w **Nocie 11 SSF** oraz w **Nocie 13 SSF** za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2017 r.

Wynik przed opodatkowaniem

Wynik przed opodatkowaniem Grupy PKP CARGO wyniósł 49,7 mln zł w okresie 3 miesięcy 2018 r. i wzrósł o 49,6 mln zł r/r. w wyniku zmian opisanych powyżej.

Podatek dochodowy

W okresie 3 miesięcy 2018 r. Grupa PKP CARGO wykazała podatek dochodowy w kwocie 14,1 mln zł (wzrost o 12,6 mln zł r/r), z czego podatek bieżący wynosił 22,6 mln zł, zaś odroczony podatek dochodowy -9,2 mln zł. Wzrost obciążeń podatkowych wynika ze wzrostu wyniku Grupy PKP CARGO. Szczegóły dotyczące podatku dochodowego zaprezentowano w **Nocie 9 SSF**.

Wynik netto

Wynik netto Grupy PKP CARGO wyniósł 35,6 mln zł w okresie 3 miesięcy 2018 r. i wzrósł o 37,0 mln zł r/r na skutek opisanych powyżej zmian przychodów, kosztów oraz zapłaconego podatku dochodowego.



5.1.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów Grupy PKP CARGO

AKTYWA

Tabela 25 Analiza pozioma i pionowa aktywów Grupy PKP CARGO (tys. zł)

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017	Struktura aktywów		Zmiana	Tempo zmian
			31/03/2018	31/12/2017	2018 - 2017	2018/2017
AKTYWA						
Aktywa trwałe						
Rzeczowe aktywa trwałe	4 697 034	4 687 982	71,5%	70,6%	9 052	0,2%
Aktywa niematerialne	41 370	43 927	0,6%	0,7%	-2 557	-5,8%
Nieruchomości inwestycyjne	1 192	1 205	0,0%	0,0%	-13	-1,1%
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	50 834	53 610	0,8%	0,8%	-2 776	-5,2%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	1 412	1 836	0,0%	0,0%	-424	-23,1%
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	7 465	10 537	0,1%	0,2%	-3 072	-29,2%
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	14 195	14 726	0,2%	0,2%	-531	-3,6%
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	143 082	133 583	2,2%	2,0%	9 499	7,1%
Aktywa trwałe razem	4 956 584	4 947 406	75,4%	74,5%	9 178	0,2%
Aktywa obrotowe						
Zapasy	146 361	148 464	2,2%	2,2%	-2 103	-1,4%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	709 164	729 535	10,8%	11,0%	-20 371	-2,8%
Należności z tytułu podatku dochodowego	117	115	0,0%	0,0%	2	1,7%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	310 998	263 670	4,7%	4,0%	47 328	17,9%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	51 308	35 593	0,8%	0,5%	15 715	44,2%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	397 768	516 776	6,1%	7,8%	-119 008	-23,0%
Aktywa obrotowe razem	1 615 716	1 694 153	24,6%	25,5%	-78 437	-4,6%
AKTYWA RAZEM	6 572 300	6 641 559	100,0%	100,0%	-69 259	-1,0%

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2018 r. sporządzone według MSSF UE

Aktywa trwałe

Największy udział w strukturze aktywów mają rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły na dzień 31.03.2018 r. 71,5% sumy aktywów wobec 70,6% na dzień 31.12.2017 r. W okresie 3 miesięcy 2018 roku nastąpił wzrost rzeczowych aktywów trwałych o 9,1 mln zł, tj. 0,2% wobec 31.12.2017 r. Wśród rzeczowych aktywów trwałych dominujący udział posiadają środki transportu (głównie lokomotywy i wagony), które na dzień 31.03.2018 r. stanowiły 81,1% sumy rzeczowych aktywów. Odnotowano również wzrost wartości aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego o 9,5 mln zł, tj. o 7,1%, co szczegółowo zostało zaprezentowane w [Nocie 9 SSF](#).

Aktywa obrotowe

Aktywa obrotowe spadły na dzień 31.03.2018 r. o 78,4 mln zł, tj. o 4,6% w stosunku do dnia 31.12.2017 roku, głównie na skutek spłat kredytów i pożyczek wraz leasingami zgodnymi z harmogramami. Na wartość aktywów obrotowych wpłynął również spadek należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności. Udział aktywów obrotowych w sumie bilansowej zmniejszył się i na dzień 31.03.2018 r. wyniósł 24,6% w stosunku do 25,5% na dzień 31.12.2017 r. Największy udział w strukturze aktywów obrotowych na dzień 31.03.2018 r. miały należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności (43,9%), środki pieniężne i ich ekwiwalenty (24,6%) oraz pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe (19,2%).

KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA

Tabela 26 Analiza pozioma i pionowa kapitału własnego i zobowiązań Grupy PKP CARGO (tys. zł)

	Stan na 31/03/2018	Stan na 31/12/2017	Struktura kapitału własnego i zobowiązań		Zmiana 2018 - 2017	Tempo zmian 2018/2017
			31/03/2018	31/12/2017		
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA						
Kapitał własny						
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	34,1%	33,7%	0	0,0%
Kapitał zapasowy	619 306	619 306	9,4%	9,3%	0	0,0%
Pozostałe składniki kapitału własnego	-14 451	4 872	-0,2%	0,1%	-19 323	-
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	71 463	59 896	1,1%	0,9%	11 567	19,3%
Zyski zatrzymane	456 106	411 358	6,9%	6,2%	44 748	10,9%
Razem kapitał własny	3 371 770	3 334 778	51,3%	50,2%	36 992	1,1%
Zobowiązania długoterminowe						
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	1 262 869	1 312 629	19,2%	19,8%	-49 760	-3,8%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	84 913	91 055	1,3%	1,4%	-6 142	-6,7%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	1 645	1 578	0,0%	0,0%	67	4,2%
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	560 788	558 547	8,5%	8,4%	2 241	0,4%
Pozostałe rezerwy długoterminowe	22 235	22 446	0,3%	0,3%	-211	-0,9%
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	107 298	107 418	1,6%	1,6%	-120	-0,1%
Zobowiązania długoterminowe razem	2 039 748	2 093 673	31,0%	31,5%	-53 925	-2,6%
Zobowiązania krótkoterminowe						
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	244 166	249 701	3,7%	3,8%	-5 535	-2,2%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	43 390	48 040	0,7%	0,7%	-4 650	-9,7%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	692 529	749 736	10,5%	11,3%	-57 207	-7,6%
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	118 060	104 006	1,8%	1,6%	14 054	13,5%
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	60 781	59 726	0,9%	0,9%	1 055	1,8%
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	66	272	0,0%	0,0%	-206	-75,7%
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	1 790	1 627	0,0%	0,0%	163	10,0%
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 160 782	1 213 108	17,7%	18,3%	-52 326	-4,3%
Zobowiązania razem	3 200 530	3 306 781	48,7%	49,8%	-106 251	-3,2%
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 572 300	6 641 559	100,0%	100,0%	-69 259	-1,0%

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2018 r. sporządzone według MSSF UE

Kapitały własne

Udział kapitałów własnych w sumie bilansowej na dzień 31.03.2018 r. wyniósł 51,3% wobec 50,2% na dzień 31.12.2017 roku. Wzrost udziałów kapitałów własnych w sumie bilansowej spowodowany głównie wzrostem zysków zatrzymanych o 44,7 mln zł, tj. 10,9%, wynikających głównie z zanotowania dodatniego wyniku finansowego za 3 miesiące 2018 r.

Zobowiązania długoterminowe

Wartość zobowiązań długoterminowych na dzień 31.03.2018 r. była niższa o 53,9 mln zł, tj. 2,6% wobec stanu na dzień 31.12.2017 r. Na powyższy spadek wpłynęła wartość długoterminowych kredytów bankowych i pożyczek, która była niższa o 49,8 mln zł, tj. 3,8% wobec stanu na dzień 31.12.2017 r. w wyniku reklasyfikacji zobowiązań długoterminowych na krótkoterminowe, zgodnie z harmonogramami spłat. Dodatkowo w okresie 3 miesięcy 2018 roku Grupa nie zaciągała nowych kredytów i pożyczek. Ponadto, spadła wartość długoterminowego zobowiązania z tytułu leasingu finansowego o 6,1 mln zł, tj. 6,7% wobec stanu na dzień 31.12.2017 r. Długoterminowe rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych wzrosły o 2,2 mln zł, tj. 0,4% wobec stanu na koniec 2017 r.

Zobowiązania krótkoterminowe

Zobowiązania krótkoterminowe na dzień 31.03.2018 r. w porównaniu do stanu na dzień 31.12.2017 r. spadły o 52,3 mln zł, tj. o 4,3%. Największe zmiany odnotowano w pozycjach:

- Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania – spadek o 57,2 mln zł, tj. o 7,6% wynikający głównie z następujących czynników:
 1. Spadku zobowiązań z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych o 63,6 mln zł, tj. 80,5%. Spadek pozycji wynika głównie ze spłaty zobowiązań przez Jednostkę dominującą wobec SIEMENS A.G. z tytułu zakupu lokomotyw wielosystemowych w wysokości 39,2 mln zł,
 2. Spadku zobowiązań z tytułu dostaw i usług o 15,2 mln zł, tj. 3,4% wobec stanu na dzień 31.12.2017 r.,
 3. Wzrostu zobowiązań z tytułu zobowiązań publiczno-prawnych w wysokości 25,1 mln zł, tj. 32,0%. Wzrost pozycji wynika głównie z wyższych zobowiązań wobec Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. W 2017 roku część zobowiązań, których termin płatności przypadał na rok 2018 zostało spłaconych przez Jednostkę dominującą przed terminem wymagalności.
- Wzrost krótkoterminowych rezerw na świadczenia pracownicze o 14,1 mln zł, tj. 13,5% wynikający głównie ze wzrostu rezerw z tytułu niewykorzystanych urlopów,
- Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki - spadek o 5,5 mln zł, tj. o 2,2%, wynikający z harmonogramu spłat.

5.1.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

W tabeli poniżej zaprezentowano podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego roku poprzedniego.

Tabela 27 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł)

Wyszczególnienie	3 miesiące 2018	3 miesiące 2017	Zmiana	Tempo zmian
			2018 - 2017	2018/2017
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	198 346	92 638	105 708	114,1%
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-238 261	-359 010	120 749	-
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-80 603	-36 200	-44 403	-
Zwiększenie / zmniejszenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-120 518	-302 572	182 054	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	516 776	755 919	-239 143	-31,6%
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	1 510	-5 673	7 183	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	397 768	447 674	-49 906	-11,1%

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2018 r. sporządzone według MSSF UE

Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej

W okresie 3 miesięcy 2018 r. przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej wyniosły 198,3 mln zł przy 92,6 mln zł w analogicznym okresie 2017 r. Prezentowane przepływy osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie 49,7 mln zł oraz amortyzacji i odpisach aktualizujących 137,0 mln zł (spadek o 6,8 mln zł wobec analogicznego okresu roku poprzedniego).

Dodatkowo wpływ na zwiększenie wartości środków pieniężnych z działalności operacyjnej zanotowano z tytułu zmniejszenia salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności o 15,4 mln zł, głównie wynikających ze spadku należności z tytułu przesunięcia zwrotu zagranicznego podatku VAT.

Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej

W okresie 3 miesięcy 2018 r. przepływy pieniężne wykorzystane w związku z działalnością inwestycyjną wyniosły -238,2 mln zł wobec -359,0 mln zł w analogicznym okresie 2017 roku. Ujemne przepływy mają bezpośredni związek z nakładami inwestycyjnymi ponoszonymi w Grupie PKP CARGO. Szczegóły w zakresie nakładów inwestycyjnych opisano w rozdziale 4.5 „Inwestycje Grupy PKP CARGO”.

Przepływy pieniężne z działalności finansowej

Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej w okresie 3 miesięcy 2018 r. wyniosły -80,6 mln zł wobec -36,2 mln zł w analogicznym okresie 2017 r. W okresie 3 miesięcy 2018 r. suma wydatków pieniężnych z tytułu leasingów, spłat kredytów i pożyczek oraz odsetek od leasingów, kredytów i pożyczek wyniosła 81,5 mln zł wobec 116,1 mln zł w analogicznym okresie 2017 r.

5.1.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 28 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2018 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (tys. zł)

Wyszczególnienie	3 miesiące 2018	3 miesiące 2017	3 miesiące 2018 skorygowane**	3 miesiące 2017 skorygowane*	Zmiana	Tempo zmian
					skorygowane	skorygowane
					2018 - 2017	2018/2017
Marża EBITDA ¹	16,5%	13,4%	16,5%	13,4%	3,1 p.p.	23,2%
Marża wyniku netto ²	2,9%	-0,1%	2,9%	-0,1%	3,1 p.p.	-
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,2	1,9	1,2	1,6	-0,4	-25,3%
ROA ⁴	1,8%	-1,1%	1,5%	0,4%	1,1 p.p.	298,0%
ROE ⁵	3,5%	-2,1%	2,9%	0,7%	2,1 p.p.	293,2%
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	251,8	244,8	251,8	244,8	7,0	2,9%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1458,0	1 453,0	1 458,0	1 453,0	5,0	0,3%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	15,6	14,8	15,6	14,8	0,8	5,4%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	325,5	304,2	325,5	304,2	21,3	7,0%

Źródło: Opracowanie własne

*zannualizowane dane za 3 miesiące 2017 r. (04'2016 – 03'2017) prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w **Nocie 12.1. SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r. oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 mln zł (opisany w **Nocie 19 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.), dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczonej z tytułu odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości AWT w kwocie 6,5 mln zł oraz podatek odroczonej z tytułu odpisu aktualizującego należności od OKD w kwocie 8,0 mln zł,

** zannualizowane dane za 3 miesiące 2018 r. (04'2017 – 03'2018) prezentacyjnie skorygowano o aktualizację wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł (szczegóły opisano w **Nocie 10 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r.), dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczonej od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.

Powyższe korekty dotyczą wyłącznie danych ze Sprawozdania z Całkowitych Dochodów.

W okresie 3 miesięcy 2018 r. oraz 3 miesięcy 2017 r. nie było korekt wyniku finansowego, powyższe korekty dotyczą wyłącznie danych zannualizowanych.

1. Obliczony jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację i odpisy aktualizujące przez łączne przychody z działalności operacyjnej
2. Obliczony jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej
3. Obliczony jako iloraz zadłużenia finansowego netto (stanowiącego sumę (i) długoterminowych kredytów i pożyczek bankowych; (ii) krótkoterminowych kredytów i pożyczek bankowych, (iii) zobowiązań długoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; (iv) zobowiązań krótkoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; (v) pozostałych krótkoterminowych zobowiązań finansowych oraz (vi) pozostałych długoterminowych zobowiązań finansowych, pomniejszoną o (i) środki pieniężne i ich ekwiwalenty; oraz (ii) pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe) i EBITDA za ostatnie 12 miesięcy (wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu aktualizacji wartości).
4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
5. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
6. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)
7. Obliczony jako iloraz bruttonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
8. Obliczona jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
9. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez Grupę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.



W okresie 3 miesięcy 2018 r. kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy wyższe, niż w analogicznym okresie 2017 r. z przyczyn opisanych w rozdziale 5.1.1 „Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO” oraz 5.1.2 „Charakterystyka struktury aktywów i pasywów Grupy PKP CARGO”. Poprawił się również wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA, który spadł do poziomu 1,2 na koniec marca 2018 r. z poziomu 1,9 na koniec marca 2017 r. Przyczyną polepszenia się wskaźnika jest głównie poprawa w zakresie wyników finansowych Spółki. Skorygowane wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE również zanotowały poziomy wyższe, niż w okresie 3 miesięcy 2017 r.

W okresie 3 miesięcy 2018 r. średniodobowy przebieg lokomotyw wynosił 251,8 km/dobę, natomiast w okresie 3 miesięcy 2017 r. 244,8 km/dobę. Poprawa wskaźnika wynika z optymalizacji procesu przewozowego.

Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą w okresie 3 miesięcy 2018 r. wyniósł 1 458,0 ton i wzrósł o 5,0 ton, tj. o 0,3% r/r. Jest to efekt lepszego wykorzystania lokomotyw i optymalizacji procesu przewozowego.

W okresie 3 miesięcy 2018 r. średniodobowy czas pracy lokomotyw wynosił 15,6 godz./dobę, natomiast w okresie 3 miesięcy 2017 r. 14,8 godz./dobę. Jest to efekt ciągłego monitorowania realizacji procesu przewozowego z równoczesnym optymalizowaniem dostosowania ilości lokomotyw czynnych do wykonywania pracy przy zmiennych przewozach.

Wskaźnik pracy przewozowej na zatrudnionego w okresie 3 miesięcy 2018 r. był wyższy w porównaniu do 2017 r. o 21,3 tys.tkm/zatrudnionego, tj. o 7,0% r/r, na co wpłynął przede wszystkim wzrost pracy przewozowej o 6,9% r/r, przy spadku zatrudnienia o 0,1% r/r.

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

Sytuacja gospodarcza w Europie



Koniunktura gospodarcza państw oraz całego otoczenia makroekonomicznego, w których Grupa PKP CARGO świadczy usługi przewozowe, ma bezpośrednie odzwierciedlenie w prowadzonej działalności biznesowej. Wykonana praca przewozowa transportu kolejowego jest silnie skorelowana nie tylko z dynamiką PKB, ale również z okresami spadków i wzrostów gospodarki czy długotrwałymi wahaniami w poszczególnych gałęziach przemysłu.

Obecnie na całą branżę transportu towarów (w tym transport towarów koleją) wpływ mają także relacje z partnerami biznesowymi. W Unii Europejskiej wymiana handlowa przebiegała do tej pory bez większych problemów, jednak po decyzji Wielkiej Brytanii o opuszczeniu Unii można spodziewać się zmian w funkcjonowaniu zarówno wspólnego unijnego rynku, jak i rynku brytyjskiego.

Sytuacja na rynku surowców energetycznych



Ze względu na największy udział węgla kamiennego w przewozach kolejowych, przemysł paliwowo-energetyczny w dalszym ciągu będzie najważniejszym sektorem gospodarki. Koniunktura w sektorze nieprzerwanie będzie wpływać na wielkość przewozów oraz rynek transportu towarowego.

Przewozy węgla w dalszym ciągu będą stanowić podstawową grupę towarową w przewozach Grupy PKP CARGO i sytuacja na tym rynku w dużym stopniu będzie oddziaływać na osiągnięte przez Grupę wyniki i udziały w rynku. Realizowane działania restrukturyzacyjne prowadzone w polskim sektorze wydobywczym, mogą istotnie wpłynąć na zmniejszone zapotrzebowanie na węgiel kamienny czy też dywersyfikację przewoźników przez odbiorców z sektora energetycznego.

Sytuacja na rynku kruszyw



W ostatnim czasie odnotowuje się istotny wzrost przewozu kruszyw i materiałów budowlanych. Wynika to głównie z intensyfikacji prac przy już rozpoczętych oraz startu nowych inwestycji infrastrukturalnych (budowa dróg i modernizacja kolei), przy wydatnym wsparciu funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy wydatkowej na lata 2014-2020.

W perspektywie najbliższych kwartałów można oczekiwać utrzymania korzystnej koniunktury na rynkach materiałów budowlanych, co ma swoje podłoże w kontynuacji już realizowanych, ale także zaplanowanych dużych inwestycji publicznych w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu Kolejowego”. Zgodnie z bieżącymi

harmonogramami, kumulacja wydatków infrastrukturalnych ma bowiem mieć miejsce w latach 2018-2020. Transport kruszyw i materiałów budowlanych pozostanie tym samym istotnym rynkiem działalności Grupy PKP Cargo, silnie wpływając na osiągnięte wyniki przewozowe i udziały rynkowe.

Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych



Szczególnie dynamiczny rozwój przewiduje się w kolejnych latach dla rynku przewozów intermodalnych. Grupa pozostaje aktywnie zaangażowana w obsługę przewozów na linii Nowego Jedwabnego Szlaku. Nadrzędnym celem projektu jest zwiększenie wolumenów lądowego transportu intermodalnego w relacji Chiny – Europa Zachodnia przez Małaszewicze oraz w drodze powrotnej do Azji. Rozwój wymiany handlowej pomiędzy Polską a Chińską Republiką Ludową ma być ułatwiony dzięki podpisaniu umów handlowych i porozumień dwustronnych, co stanowi istotny czynnik dla rozwoju przewozów intermodalnych realizowanych przez Grupę.

Rynek rekultywacji i utrzymania infrastruktury torowej



Grupa, głównie za pośrednictwem spółek Grupy AWT, specjalizuje się w budowie i utrzymaniu torów kolejowych, dysponuje więc wykwalifikowaną i profesjonalną siłą roboczą i wymaganymi urządzeniami. Posiadane zasoby i doświadczenie w perspektywie zamykania kopalni przedsiębiorstwa wydobywczego węgla kamiennego OKD znajdującego się obecnie w stanie upadłości, pozwalają Grupie na dywersyfikację przychodów poprzez sprzedaż tego rodzaju usług na rynkach Czech i Polski z możliwością rozszerzenia na inne kraje.

Stan infrastruktury kolejowej



Działalność Grupy PKP CARGO uzależniona jest od stanu infrastruktury kolejowej, a wykorzystywana w Polsce sieć kolejowa charakteryzuje się niską jakością. Intensywny program modernizacji sieci kolejowej, choć docelowo wiązać się będzie z poprawą warunków użytkowania, w okresie trwania prac budowlanych i remontowych powoduje utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów. W ostatnich okresach występowała duża liczba zamknięć torowych, które miały i w najbliższych latach będą miały bezpośredni wpływ na obniżenie przepustowości wykorzystywanych linii oraz stacji, a także odrzucanie wniosków na Indywidualny Rozkład Jazdy (IRJ), wydłużenie czasu jazdy, dłuższą drogę przebiegu pociągów oraz wydłużony pobyt pociągów na stacjach, co wymaga zaangażowania w proces przewozowy zwiększonych zasobów ludzkich, taborowych i trakcyjnych.

Z uwagi na przewidywany na wiosenne i letnie miesiące wzrost nadania kruszyw (przeznaczonych m.in. na inwestycje w infrastrukturę kolejową), w kolejnych miesiącach przewiduje się utrzymujący trend wzrostu ww. uciążliwości.

Opłaty za dostęp do infrastruktury



Wyniki działalności zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupy PKP CARGO, są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury w I kwartale 2018 r. stanowił ok. 14,9% kosztów operacyjnych Grupy PKP CARGO.

W dniu 16 listopada 2017 r. została zawarta Umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018 pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Umowa obowiązuje w okresie od dnia 10 grudnia 2017 r. do dnia 8 grudnia 2018 r. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 631,9 mln zł netto (777,3 mln zł brutto).

W zakresie infrastruktury krajowej i zagranicznej w perspektywie najbliższych kwartałów nie przewiduje się znaczących zmian. Aktualnie poszczególni zarządcy infrastruktury złożyli do Prezesa UTK projekty cenników które obowiązywałyby w RJ 2018/2019. Wynik procedowania w UTK wniosków ws. zatwierdzenia cenników powinien być znany w najbliższych tygodniach.

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.

Z uwagi na przewidywany w najbliższych latach wzrost polskiego rynku kolejowych przewozów towarowych, konieczne będzie dostosowanie użytkowanego parku taborowego. Mając na uwadze zaawansowany wiek taboru i ograniczone moce produkcyjne przedsiębiorstw naprawczych, może występować czasowe niedopasowanie ilości oraz rodzaju taboru do potrzeb rynku przewozowego.

Restrukturyzacja OKD a.s.



Rozpoczęty proces restrukturyzacji OKD a.s., spółki z Grupy AWT poparty na Zgromadzeniu Wierzycieli w dniu 24 sierpnia 2017 r. OKD a.s. została tym samym przejęta przez PRSKO a.s., spółkę kontrolowaną przez czeski Skarb Państwa. Oczekiwaniem PKP CARGO S.A. jest prowadzenie restrukturyzacji OKD zgodnie z Planem restrukturyzacji, co pozwoli na stopniowe wygaszanie działalności wydobywczej, a w ciągu najbliższych 2-3 lat na kontynuację współpracy pomiędzy OKD a.s., a Grupą AWT na polach usług przewozowych, bocznicowych oraz rekultywacyjnych.

Potencjalne zmiany w realizacji Planu Restrukturyzacji będą wymagały dokonania analizy ich wpływu na przyjęte założenia w przeprowadzanych testach na utratę wartości aktywów Grupy AWT.

Poziom cen złomu



Rynek złomu jest bardzo niestabilny i trudno przewidzieć, jaki poziom osiągną ceny w kolejnych kwartałach. Aktualnie ceny złomu utrzymują się na dość wysokim poziomie. Ceny złomu mają bezpośredni wpływ na przychody z tytułu kasacji taboru w Grupie.

Zmiana regulacji prawnych



W dniu 13 grudnia 2017 r. wszedł w życie kolejny akt prawny regulujący bardziej szczegółowo działalność obiektów infrastruktury usługowej - Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (dot. art. 13 „Warunki dostępu do usług“ dyrektywy 2012/34/UE). W 2016 i 2017 r. Spółka brała udział w pracach grupy prawnej CER (Wspólnota Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej), która przedstawiała Komisji Europejskiej wiele postulatów Spółki, które są częściowo uwzględnione w rozporządzeniu. Przepisy rozporządzenia będą miały zastosowanie od 1 maja 2019 r., w związku z tym przewidywane są dalsze zmiany w Spółce mające na celu dostosowanie do ww. aktu.

W Komisji Europejskiej trwają prace nad rewizją TSI Hałas. Na obecnym etapie prac, projekt zmienionej TSI Hałas wprowadza obowiązek wyznaczania odcinków linii kolejowych – tzw. "cichych sekcji" – na których od 8 grudnia 2024 r. (daty wejścia w życie rozkładu jazdy 2024/2025) mogłyby poruszać się wyłącznie wagony towarowe spełniające normy w zakresie emisji hałasu podczas przejazdu. Aby obecnie używane wagony towarowe mogły poruszać się po cichych sekcjach, muszą zostać wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe czy hamulce tarczowe. Wymiana wstawek hamulcowych z żeliwnych na kompozytowe jest tańsza, jednak może nieść za sobą dodatkowe koszty. W większości wagonów konieczna jest też wymiana kół z obręczowanymi na monoblokowe. To zwiększa koszty dostosowania nawet siedmiokrotnie. Szacuje się, że dostosowanie taboru towarowego do nowych regulacji kosztowałoby polskich przewoźników nawet 2 mld zł.

Urząd Transportu Kolejowego, w porozumieniu z ekspertami technicznymi z PKP CARGO S.A., zgłosił do Europejskiej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej wnioski o zastosowanie do Polski szczególnego przypadku (specific case) dotyczącego kół obręczowanych w polskim ruchu krajowym. Zostało to ujęte w projekcie TSI Hałas - dzięki temu rozwiązaniu wagony:

- wyposażone w koła obręczowane,

- z jednostronnym hamowaniem kół (konfiguracją wstawek hamulcowych 1Bg lub 1Bgu),
- w ruchu "s" (do 100 km/h) wyposażone w hamulec "ss",
- w ruchu "ss" (do 120 km/h), które nie są wyposażone w koła odporne termicznie i zawór hamulcowy z załamaną charakterystyką

będą mogły być w dalszym ciągu eksploatowane z żeliwnymi wstawkami hamulcowymi na cichych sekcjach w Polsce. Te typy to około 75% eksploatowanych w Polsce wagonów towarowych. Korzystanie z tego rozwiązania byłoby możliwe do końca 2036 roku. Jeżeli w sąsiadującym z Polską państwie członkowskim obowiązywać będzie analogiczny szczególny przypadek, takie wagony będą mogłyby być eksploatowane w ruchu między tymi państwami. Wiele wskazuje na to, że będzie to możliwe w ruchu między Polską i Czechami.¹⁰²

Komitet ds. Bezpieczeństwa i Interoperacyjności Kolei (RISC) ma zaopiniować powyższy projekt nowelizacji TSI Hałas w listopadzie 2018 r. Wejście w życie znowelizowanej TSI Hałas planowane jest na przełomie 2018 i 2019 r.

Należy mieć także na uwadze planowane zmiany w unijnym systemie handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) – niepewność z tym związana była przyczyną wstrzymania przez klienta Spółki - ArcelorMittal Poland (AMP) - decyzji o remoncie wielkiego pieca nr 2 w Dąbrowie Górniczej. Na początku 2018 r. spółka zapowiedziała wygaszenie w połowie roku pieca na ponad miesiąc i przeprowadzenie częściowego remontu, który wydłuży prawdopodobnie o 4–5 lat życie pieca. Pozwoli to na ocenę skutków finansowych, jakie będą miały dla AMP zmiany w zakresie EU ETS, które wejdą w życie w roku 2021. Dopiero wówczas okaże się, czy kapitalny remont pieca ma ekonomiczny sens.

Według informacji otrzymanych ostatnio od Klienta, zapowiedziany remont, a co za tym idzie - wyłączenie pieca nie będzie miało znaczącego wpływu na przewozy realizowane przez PKP CARGO S.A. dla AMP. Klient w tym czasie planuje budowanie zapasów.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową – Dyrektywa powinna być implementowana do polskiego porządku prawnego do 25 grudnia 2018 r., najpewniej poprzez nowelizację Ustawy o Transporcie Kolejowym. Projekt nowelizacji nie jest jeszcze znany.

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.

Kursy walut



Jednostka dominująca oraz Spółki z Grupy Kapitałowej narażone są na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Jednostki dominującej wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności do 2031 roku, a także z tytułu leasingu krótko- oraz długoterminowego.

Spółka stosuje rachunkowość zabezpieczeń w zakresie przepływów pieniężnych z tytułu kredytów inwestycyjnych w EUR. W skutek powyższego nie są generowane przychody lub koszty finansowe z tytułu wyceny (dodatnie lub ujemne różnice).

Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Jednostka dominująca i PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. stosowała w I kw. 2018 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN.

Do zabezpieczania ryzyka kursowego na lata 2018-2020 zastosowano terminowe transakcje zabezpieczające typu Forward.

W związku z zawartymi terminowymi transakcjami walutowymi Grupa stosowała rachunkowość zabezpieczeń.

¹⁰² <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci>

Stopy procentowe



Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez Grupę stanowią lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres kilku 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.

W I kwartale 2018 r. odsetki od zobowiązań finansowych głównie wg zmiennych stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego tj. według następujących stóp referencyjnych WIBOR 1M, WIBOR 3M, EURIBOR 3M, EURIBOR 6M oraz PRIBOR 3M.

Zgodnie z obowiązującą w Grupie polityką zarządzania ryzykiem finansowym, spółka z Grupy (PKP CARGO CONNECT) stosowała transakcje zabezpieczające ryzyko stopy procentowej tzw. IRS.

Prowadzenie dialogu społecznego



Dialog społeczny w PKP CARGO S.A. jest oparty na zasadach wyływających z przepisów powszechnie obowiązujących, Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz porozumień określających wzajemne zobowiązania stron dialogu społecznego. Spółka respektuje i doskonali zasady współdziałania partnerów społecznych, co sprzyja wdrażaniu nowoczesnych, prorozwojowych rozwiązań dla podniesienia konkurencyjności i efektywności firmy.

Wewnętrzne regulacje dotyczące wynagrodzeń



W kolejnych kwartałach 2018 r. na możliwy wzrost płac wpływ będzie miało m.in. 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).

Na chwilę obecną wpływ oczekiwań odnośnie ewentualnego wzrostu płac na wyniki Jednostki dominującej w kolejnych kwartałach 2018 r. jest trudny do określenia.

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

16 marca 2018 r. Zarząd Spółki PKP CARGO S.A. przekazał do publicznej wiadomości prognozę wybranych jednostkowych danych finansowych i operacyjnych dotyczących działalności PKP CARGO S.A. na rok 2018 zgodnie z przyjętym Planem Działalności Gospodarczej Spółki na 2018 rok:

- przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. w 2018 roku 3 913 mln zł tj. o 8,9% wyższe od przychodów osiągniętych w 2017 roku,
- EBITDA PKP CARGO S.A. 663,6 mln zł, tj. o 12,1% wyższy w stosunku do 2017 roku,
- EBIT PKP CARGO S.A. 204,0 mln zł, tj. o 34,9% wyższy w stosunku do 2017 roku,
- zysk netto PKP CARGO S.A. 160,8 mln zł, tj. o 71,1% wyższy, niż zysk netto w roku 2017,
- nakłady inwestycyjne CAPEX 1 017,6 mln zł, tj. o 99% wyższe, niż w roku 2017.

W przypadku, gdy prognozowany poziom któregoś ze wskaźników będzie wykazywał znaczącą różnicę w stosunku do prognoz, Zarząd Spółki podejmie decyzję o korekcie prognozy.

Zarząd Spółki PKP CARGO S.A. nie zidentyfikował do dnia publikacji niniejszego raportu istotnych czynników mogących wpłynąć na ryzyko zrealizowania opublikowanej prognozy.

Po dniu bilansowym, 7 maja 2018 r. Rada Prezesów przyjęła plan działalności Grupy PKP CARGO na 2018 rok, który zakłada EBITDA Grupy PKP CARGO w wysokości 778,7 mln zł, tj. o 10,9 % więcej w stosunku do 2017 roku, przy planowanej masie przewiezionych towarów w wysokości 125,9 mln ton, co da udział w polskim rynku przewozów na koniec 2018 roku w wysokości 53,9% według pracy przewozowej. Udział będzie wyższy o 2,3 punktu procentowego w stosunku do 2017 roku.

W przypadku, gdy prognozowany poziom, któregoś ze wskaźników będzie wykazywał znaczącą różnicę w stosunku do prognoz, Zarząd Spółki podejmie decyzję o korekcie prognozy.

5.4 Informacje o majątku produkcyjnym

5.4.1 Tabor

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

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

W okresie 3 miesięcy 2018 r. nastąpił wzrost zarówno liczby lokomotyw, jak i wagonów w Grupie. Wzrost ten jest bezpośrednio związany ze stale polepszającą się koniunkturą na rynku przewozów kolejowych (głównie kruszywa, intermodal) i koniecznością dostosowania ilości i rodzaju wykorzystywanego taboru do potrzeb tego rynku.

Aby sprostać wysokiemu popytowi na usługi przewozowe świadczone przez Grupę PKP CARGO, powiększyła ona wykorzystywany park taborowy korzystając z dzierżawy lokomotyw i wagonów (węglarek i platform).

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów wg rodzaju i własności w trakcie okresu sprawozdawczego.

Tabela 29 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności

Wyszczególnienie	31/03/2018	31/12/2017	Zmiana 2018-2017
lokomotywy spalinowe	1 278	1 272	6
lokomotywy elektryczne	1 063	1 062	1
Razem	2 341	2 334	7
lokomotywy posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	2 319	2 319	0
lokomotywy w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	22	15	7
Razem	2 341	2 334	7

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 30 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO wagonów wg własności

Wyszczególnienie	31/03/2018	31/12/2017	Zmiana 2018-2017
wagony posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	63 656	63 737	-81
wagony w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	2 414	1 023	1 391
Razem	66 070	64 760	1 310

Źródło: Opracowanie własne

PKP CARGO S.A. planuje sprzedać ponad 2 tys. szt. wagonów towarowych rodzaju G, T i U. Przeznaczone do sprzedaży wagony, bez względu na ich aktualny stan techniczny, nie są już dzisiaj wykorzystywane przez Spółkę ze względu na ich konstrukcję, przeznaczenie oraz rodzaj stosowanych technologii za- i wyładunku.

5.4.2 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 w okresie 3 miesięcy 2018 r.

Tabela 31 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2018 r. wobec stanu na 31.12.2017 r.

Wyszczególnienie	31/03/2018	31/12/2017	Zmiana 2018-2017
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 568	1 573	-5
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	747 957	749 492	-1 535

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie powierzchni zarówno gruntów jak i budynków własnych, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawionych od innych podmiotów wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości użytkowanego majątku przez Jednostkę dominującą, jak i podległe Jednostce spółki i dostosowywania go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności.

6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

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

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

6.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w I kwartale 2018 r. transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązаныmi zostały przedstawione w **Nocie 27 SSF**.

6.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

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

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

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

Niniejszy Raport Kwartalny został autoryzowany przez Zarząd PKP CARGO S.A. w dniu 24 maja 2018 r.

Zarząd Spółki

Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu

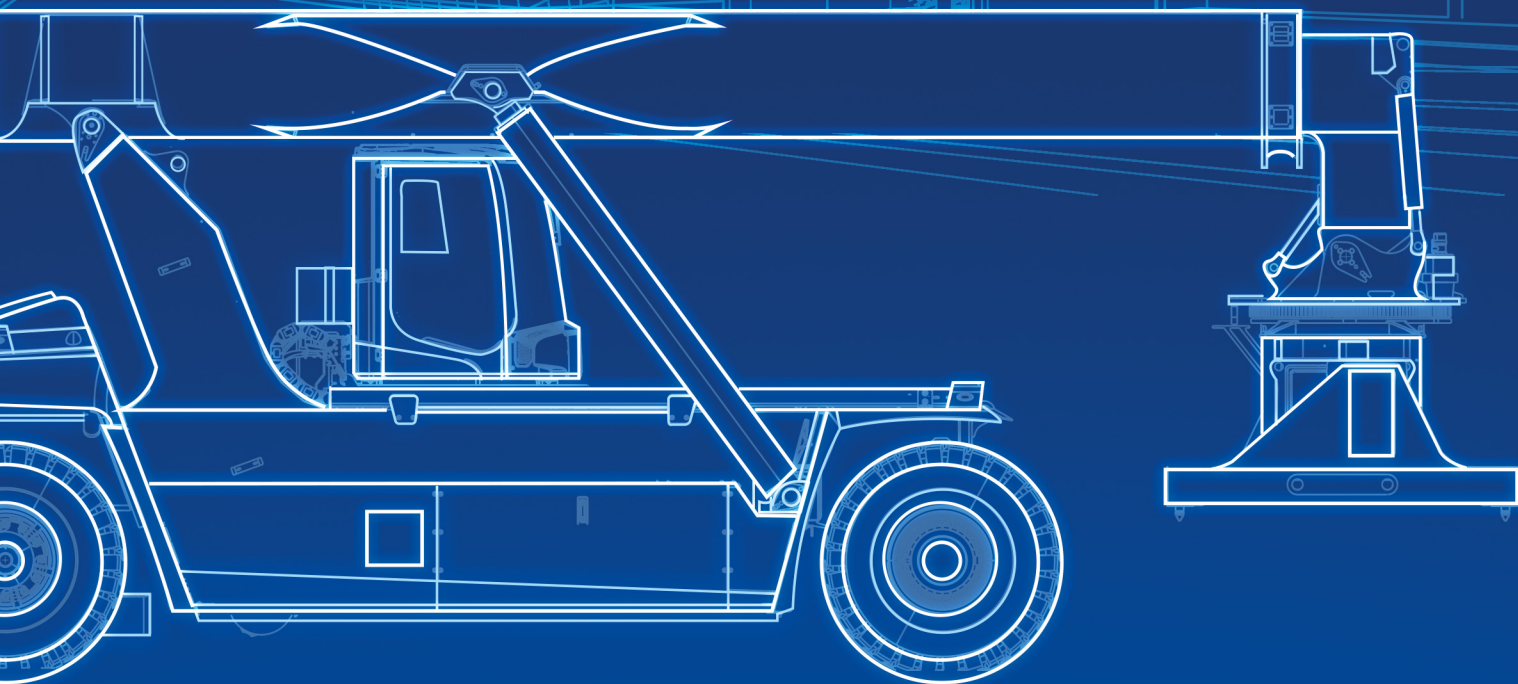
Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 24 maja 2018 roku



W celu uzyskania dodatkowych informacji o PKP CARGO prosimy o kontakt z Zespołem Relacji Inwestorskich:

PKP CARGO S.A.

Zespół Relacji Inwestorskich
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

telefon: +48 22 391-47-09

faks: +48 22 474-29-53

e-mail: relacje.inwestorskie@pkp-cargo.eu