



JEDNOSTKOWY RAPORT ROCZNY
PKP CARGO S.A.
ZA 2017 ROK

Szanowni Państwo!

Mam zaszczyt przekazać Państwu Raport Roczny Grupy Kapitałowej PKP CARGO za 2017 rok. Czynie to z tym większą satysfakcją, gdyż zawarte w nim informacje są dla Grupy pozytywne i potwierdzają, że przepracowaliśmy miniony rok efektywnie, kończąc go sukcesem. Uzyskane wyniki świadczą także o umocnieniu w tym czasie pozycji Grupy, jako niekwestionowanego lidera na rynku przewozów towarowych w kraju i jednego z największych operatorów na rynku europejskim.

W ubiegłym roku Grupa PKP CARGO przewiozła 119,1 mln ton towarów oraz wykonała pracę przewozową na poziomie 31,0 mld tkm. Jednocześnie nasz udział w rynku wg wykonanej pracy przewozowej w Polsce wyniósł 51,6%. Przewozy realizowało pięć podmiotów z Grupy Kapitałowej: PKP CARGO, PKP CARGO SERVICE oraz trzech przewoźników wchodzących w skład należącej do PKP CARGO Grupy AWT, działających w Czechach, Słowacji i na Węgrzech. Przychody Grupy PKP CARGO w 2017 roku wyniosły 4 738,6 mln zł, a EBITDA 701,9 mln zł. Wypracowaliśmy zysk netto w kwocie 81,7 mln zł.



Rok 2017 był okresem pomyślnej realizacji założonej do 2020 roku strategii Grupy PKP CARGO oraz doskonalenia wprowadzonych wcześniej zmian, przede wszystkim w zakresie zarządzania i sprzedaży usług przewozowych. Uproszczone m.in. system podejmowania decyzji, zwłaszcza na poziomie zakładów, na czym zyskała współpraca z klientami. Zakłady mogą skuteczniej wykorzystywać swój największy atut, jakim jest doskonała znajomość lokalnego rynku. Możemy szybciej reagować na potrzeby klientów i lepiej planować wspólne działania. Zasada „być bliżej klienta” zyskała swój praktyczny i wymierny kształt.

Poprawiliśmy wyniki przewozowe

Miniony rok był bardzo udany pod względem wyników przewozowych, jak i udziałów Grupy PKP CARGO w rynku. W każdym kolejnym miesiącu 2017 roku przewozy zarówno pod względem masy towarowej, jak i w ujęciu pracy przewozowej, były większe niż w tym samym okresie poprzedniego roku. Sprzyjała temu m.in. dobra koniunktura w przemyśle, rozwój polskich portów morskich oraz tempo wzrostu inwestycji infrastrukturalnych. Mimo większego zapotrzebowania na nasze usługi w stosunku do zadań założonych w Planie Działalności Gospodarczej na 2017 rok, udało się nam dodatkowo obsłużyć znaczny potok ładunków. Trzeba podkreślić, że odbyło się to w warunkach dużej liczby zamknięć na modernizowanych liniach kolejowych i konieczności wykonywania objazdów połączonych ze zmianą trakcji. Wymagało to maksymalnej mobilizacji i przygotowania w krótkim czasie zarówno odpowiedniej ilości taboru, jak i większej liczby pracowników.



Bezpośredni wpływ na uzyskane wyniki w 2017 roku miały zawierane przez nas kolejne ważne umowy handlowe, m.in. z największymi firmami z branży wydobywczej, energetyki i hutnictwa. Cieszymy się, że nasze oferty okazały się na tle konkurencji najkorzystniejsze. Grupa PKP CARGO jest głównym partnerem branży górniczej i energetycznej. Odpowiadamy za 2/3 rynku przewozów węgla w Polsce według pracy przewozowej. Kontynuując współpracę z Grupą PKP CARGO, nasi kontrahenci potwierdzają wysoką ocenę jakości naszych usług i rynkowe doświadczenie, co jest zarówno dużym wyzwaniem, jak i powodem do satysfakcji. Chciałbym przy tej okazji podkreślić godną uznania rolę naszej ponad dwudziestotysięcznej załogi oraz jej zaangażowania i odpowiedzialności w trudnej pracy, bez czego nie byłoby możliwe uzyskanie tak dobrych wyników ekonomicznych i przewozowych.

Zaktywizowaliśmy działalność za granicą

Dowodem coraz większej aktywności Grupy PKP CARGO na rynkach zagranicznych jest wzrost wykonywanej tam pracy przewozowej. Ogółem zwiększyła się ona w 2017 roku o 271 mln tkm, tj. o 11,2% r/r. Grupa jest do tych ambitnych wyzwań w zakresie organizacyjnym, technologicznym, a także w zakresie potencjału kadry menedżerskiej i logistycznego know-how dobrze przygotowana. Ponadto, prowadzimy aktywne działania w celu poprawy handlowej atrakcyjności obsługi kontenerowej i organizacji przewozów kolejowych. Jednym z priorytetowych kierunków ekspansji Grupy PKP CARGO na rynkach międzynarodowych są przewozy między Chinami i Europą przez Polskę po Nowym Jedwabnym Szlaku. Cieszymy się, że z kontrahentami z Państwa Środka



znajdujemy wspólną płaszczyznę do rozmów o usprawnianiu obsługi logistycznej przewozów tą trasą. Jestem przekonany, że nasza współpraca przyniesie oczekiwane efekty we wzroście przewozów nie tylko z Chin, ale także w odwrotnym kierunku, w relacjach z państw europejskich.

Prowadziliśmy ponadto rozmowy z innymi partnerami zaangażowanymi w realizację przewozów Nowym Jedwabnym Szlakiem, aby uatrakcyjnić ofertę przewozową i odpowiadać na wyzwania związane z przyjęciem większego potoku ładunków w wymianie handlowej między Chinami a Europą.

Podjęliśmy współpracę z PKP LHS w celu zwiększenia przewozów kontenerowych z Chin z wykorzystaniem linii PKP LHS i Euroterminalu w Sławkowie. Chodzi zwłaszcza o wspólne projekty handlowe w przewozach międzynarodowych, które będą realizowane na podstawie jednego listu przewozowego, częściowo liniami normalnotorowymi, a częściowo linią szerokotorową PKP LHS. Bramą dla przewozów ze Wschodu jest przejście graniczne Brześć-Terespol i znajdujący się w bezpośrednim jego sąsiedztwie Rejon Przeładunkowy w Małaszewiczach. Spółka Cargotor należąca do naszej Grupy Kapitałowej podejmuje działania dotyczące modernizacji istniejącej tam infrastruktury. Ich wstępnym etapem było podpisanie umowy na prace studyjne dla tego Rejonu. Podobnie inna spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze, przystąpiła do prac przygotowawczych do II etapu rozbudowy terminala kontenerowego. W obu przypadkach zamierzamy skorzystać z możliwości dofinansowania inwestycji ze środków UE.

Ważnym wydarzeniem w 2017 roku było podpisanie przez PKP CARGO S.A. i Port Gdańsk S.A. Memorandum o współpracy z rumuńskim przewoźnikiem kolejowym CFR Marfa i Portem Konstanca. Projekt wpisuje się w polityczno-gospodarczą ideę „Trójmorza ABC” (Adriatyk-Bałtyk-Morze Czarne) i aktywizuje działania gospodarcze w kierunku północ-południe Europy. Potencjał państw tego regionu nie jest dziś w pełni wykorzystywany, dlatego staramy się dążyć do jego rozwoju. Stwarza to szansę zarówno dla polskiej gospodarki, jak i dla Grupy PKP CARGO. Jesteśmy krajem tranzytowym, mamy rozbudowane szlaki wschód-zachód, nadszedł więc czas, aby aktywizować naszą działalność również w kierunku północ-południe Europy. Sprzyjać temu będzie wykorzystanie efektu synergii we wspólnej obsłudze przewozów w relacjach północ-południe Europy z czeską Grupą AWT, której PKP CARGO S.A. stało się jedynym właścicielem po nabyciu w 2017 roku kolejnych 20% udziałów.

Kontynuujemy proces odnowy taboru

Grupa PKP CARGO, biorąc pod uwagę wzrost zapotrzebowania na usługi przewozowe, weszła na ścieżkę intensywnej odnowy eksploatowanego taboru. Tam, gdzie jest to ekonomicznie uzasadnione, tabor będziemy nadal modernizować. Jednocześnie kontynuujemy proces jego wymiany, m.in. poprzez zakupy nowych lokomotyw i wagonów. Przykładem takich działań w 2017 roku było odebranie kolejnych trzech lokomotyw wielosystemowych do przewozów transgranicznych, przez co ilostan tego typu lokomotyw wzrósł do 16 pojazdów. Planowane są także zakupy 80-stopowych wagonów-platform, co jest związane z oczekiwanym dofinansowaniem tego projektu ze środków UE na rozwój transportu intermodalnego.



Ważnym krokiem na drodze unowocześniania taboru było otwarcie w zakładzie Spółki PKP CARGOTABOR w Zduńskiej Woli-Karsznicach nowoczesnej linii produkcji i napraw wagonowych zestawów kołowych. Dzięki nowej inwestycji zakład zwiększył docelowo ilość naprawianych zestawów aż o 150%. Wyprodukowane zestawy kołowe otrzymały certyfikat dopuszczający na terenie Unii Europejskiej i już niedługo będą wykorzystywane w taborze Grupy PKP CARGO użytkowanym nie tylko w kraju, ale w całej Europie. Będziemy więc praktycznie samowystarczalni pod względem produkcji monoblokowych zestawów kołowych.

W trosce o wysokie standardy obsługi klienta oraz ochronę środowiska naturalnego nadaliśmy formalny bieg procesowi wyposażania układów hamulcowych wagonów, eksploatowanych dotychczas z żeliwnymi wstawkami hamulcowymi, w nowoczesne wstawki kompozytowe, co znacznie ogranicza hałas podczas jazdy i hamowania. Spełniając w tym zakresie nowe wymagania unijne, umocnimy swoją obecność na rynku europejskich przewozów kolejowych.

Listę działań odnoszących się do obszaru utrzymania taboru, dopełnia przywrócenie do pełnej aktywności przeznaczonych jeszcze niedawno do likwidacji punktów utrzymania taboru (PUT) w Jaśle, Stróżach i Nowym Sączu, które z powodzeniem wywiązują się z bieżących zadań utrzymaniowych.

Patrzemy z optymizmem w przyszłość

Naszej efektywnej pracy sprzyja prowadzony dialog Zarządu PKP CARGO S.A. ze stroną społeczną. Na mocy zawartego przez obie strony porozumienia, od 1 września 2017 roku wzrosły wynagrodzenia pracowników Spółki. Osiągnięte porozumienie i pomyślne zakończenie tego etapu dialogu społecznego oznacza, że relacje między stroną społeczną a Zarządem są pełne zrozumienia. Rokuje to dobrze na przyszłość i świadczy, że w atmosferze spokoju możemy wspólnie stawić czoła stojącym przed nami wyzwaniom.



Mogę Państwa zapewnić, że Grupa PKP CARGO jest dobrze przygotowana do obsługi zwiększonego zapotrzebowania na przewozy związane z rozwojem gospodarki, w tym z dużymi projektami infrastrukturalnymi, które nabiorą w kolejnych latach coraz większego tempa. Świadcząc usługi logistyczne na najwyższym poziomie, chcemy utrzymać korzystny trend z 2017 roku. Sprzyjać nam powinny uruchamiane sukcesywnie wielomiliardowe inwestycje współfinansowane z funduszy UE w modernizację linii i tworzenie spójnej sieci połączeń kolejowych, które wpłyną na poprawę funkcjonowania transportu towarowego.

Liczę też, że powrót do koncepcji bezpieczeństwa energetycznego opartego na własnych zasobach paliwowych oraz wprowadzenie regulacji UE dotyczących opłat dla transportu drogowego, wpłynie na poprawę konkurencyjności kolei. Grupa PKP CARGO dysponuje ogromnym potencjałem, który będziemy chcieli jak najlepiej wykorzystać w interesie polskiej gospodarki, naszych klientów i akcjonariuszy.

Z poważaniem

Krzysztof Mamiński

p.o. Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

Szanowni Państwo!

W 2017 roku Grupa PKP CARGO działała w warunkach znacznego wzrostu zapotrzebowania na kolejowe przewozy towarowe. Jego siłą napędową była utrzymująca się dobra koniunktura gospodarcza w kraju i państwach Unii Europejskiej. Dynamika wzrostu PKB w Polsce przyspieszyła w tym okresie do 4,6% r/r wobec 2,9% r/r w 2016 r., a przewozy ładunków na kolei wyrażone pracą przewozową wzrosły o 8,3% r/r. Zwiększeniu przewozów w relacjach wewnętrznych i międzynarodowych sprzyjała m.in. intensyfikacja inwestycji drogowych i kolejowych współfinansowanych ze środków funduszy europejskich z perspektywy finansowej na lata 2014-2020, rozwój transportu intermodalnego w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku, większe zapotrzebowanie na rudy i metale wynikające z korzystnej sytuacji w przemyśle metalurgicznym na rynkach światowych, wzrost przeładunków w portach morskich, a także wprowadzenie dalszych regulacji mających na celu ograniczenie szarej strefy w obrocie paliw.

Grupa PKP CARGO funkcjonowała w 2017 roku na konkurencyjnym rynku, na którym usługi wykonywało ponad 70-ciu licencjonowanych przewoźników kolejowych. Grupa umocniła w tym okresie pozycję lidera, a jej udział w rynku sięgnął w mierniku pracy przewozowej poziomu 51,4%. Trzeba przy tym podkreślić, że przewozy były realizowane w okresie licznych zamknięć linii kolejowych objętych remontami i modernizacją, co wpływało na wydłużenie tras przewozu ładunków i wymagało zaangażowania większych zasobów taborowych i pracowniczych. Osiągnięte w tych warunkach w 2017 roku wyniki przewozowe i finansowe Grupy PKP CARGO można więc uznać za bardzo dobre. Szczególnie cieszy dodatni wynik netto i jego wzrost w porównaniu do 2016 roku. Godny podkreślenia jest również wzrost wskaźnika EBITDA, co dowodzi silniejszego zaangażowania Grupy w odnowę jej potencjału taborowego i zaplecza naprawczego. Jestem przekonany, że wyniki potwierdzające dobrą kondycję finansową Grupy PKP CARGO będą pozytywnie odebrane przez naszych inwestorów.

W końcu października 2017 roku rezygnację z zajmowanych stanowisk złożyli prezes Zarządu oraz członek Zarządu ds. finansowych PKP CARGO S.A. W tej sytuacji, bez zbędnej zwłoki, Rada Nadzorcza, kierując się potrzebą zapewnienia Spółce sprawnego funkcjonowania i zarządzania, oddelegowała przewodniczącego Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., Pana Krzysztofa Mamińskiego, do czasowego wykonywania obowiązków prezesa Zarządu. Jednocześnie ogłoszono postępowanie na kandydatów na wakujące stanowiska w Zarządzie Spółki. Liczymy, że już wkrótce Zarząd będzie funkcjonował w komplecie i w pełni wykorzystując swoje kompetencje, skoncentruje się na realizacji zadań przyjętych w Planie Działalności Gospodarczej na 2018 rok.

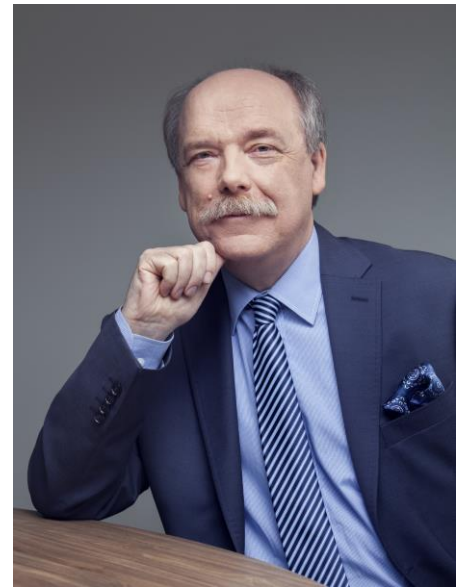
Od początku 2017 r. kolejowym przewozom towarowym sprzyja mocne i stabilne tempo wzrostu PKB w Polsce, a także stopniowo poprawiająca się sytuacja w kluczowych gałęziach przemysłu, m.in. hutnictwie czy budownictwie. W przyszłość także możemy patrzeć z optymizmem, ponieważ przewozy towarowe są silnie skorelowane ze wskaźnikami makroekonomicznymi polskiej gospodarki, zwłaszcza z sytuacją w energetyce, budownictwie i przemyśle, a wyprzedzające wskaźniki koniunktury publikowane przez GUS sugerują kontynuację pozytywnych trendów ekonomicznych w horyzoncie nadchodzących miesięcy. W 2018 r. przewidywany jest dalszy wzrost przewozów kruszyw i materiałów budowlanych, m.in. w wyniku intensyfikacji inwestycji infrastrukturalnych, jak również prac budownictwa inżynierskiego i kubaturowego. Zakładany jest również wzrost przewozów węgla kamiennego w związku z zapowiadaniem przez resort energii zwiększeniem jego wydobycia przez polskie kopalnie, wspieranym przez import tego surowca. Planowany jest dalszy rozwój transportu intermodalnego w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku oraz w przewozach obsługujących porty morskie.

Wszystkie te czynniki stymulują zapotrzebowanie na usługi logistyczno-przewozowe Grupy PKP CARGO w relacjach zarówno na rynku krajowym, jak i międzynarodowym. Jestem przekonany, że w tych sprzyjających warunkach uda się optymalnie wykorzystać cały jej potencjał, do czego jesteśmy przygotowani pod względem organizacyjnym i kadrowym, oraz utrzymać korzystny trend w działalności Grupy PKP CARGO w całym 2018 roku.

Z poważaniem

Miroslaw Antonowicz

Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.





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

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

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

Sprawozdanie z badania
jednostkowego sprawozdania finansowego
za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2017 roku

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

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

SPRAWOZDANIE NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA Z BADANIA JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO dla Walnego Zgromadzenia oraz Rady Nadzorczej PKP CARGO SA

Przeprowadziliśmy badanie załączonego jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO SA („Spółka”) z siedzibą w Warszawie, na które składa się: sprawozdanie z całkowitych dochodów za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2017 roku, sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na 31 grudnia 2017 roku, sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym i sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2017 roku oraz informacja dodatkowa do jednostkowego sprawozdania finansowego („sprawozdanie finansowe”).

Odpowiedzialność Zarządu i Rady Nadzorczej Spółki za sprawozdanie finansowe

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

Zgodnie z przepisami ustawy z 29 września 1994 roku o rachunkowości (Dz.U. z 2018 roku, poz. 395) („ustawa o rachunkowości”), Zarząd Spółki oraz członkowie Rady Nadzorczej Spółki są zobowiązani do zapewnienia, aby sprawozdanie finansowe spełniało wymagania przewidziane w ustawie o rachunkowości.

Odpowiedzialność biegłego rewidenta

Naszym zadaniem było wyrażenie opinii o tym, czy sprawozdanie finansowe przedstawia rzetelny i jasny obraz sytuacji majątkowej i finansowej oraz wyniku finansowego jednostki zgodnie z mającymi zastosowanie Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości, Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami ogłoszonymi w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej i przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości.

Badanie sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień:

- 1) ustawy z 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U. z 2017 roku, poz. 1089) („ustawa o biegłych rewidentach”),
- 2) Krajowych Standardów Rewizji Finansowej w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania przyjętych uchwałą nr 2783/52/2015 Krajowej Rady Biegłych Rewidentów z 10 lutego 2015 roku z późniejszymi zmianami,
- 3) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 537/2014 z 16 kwietnia 2014 roku. w sprawie szczegółowych wymogów dotyczących ustawowych badań sprawozdań finansowych jednostek interesu publicznego, uchylającym decyzję Komisji 2005/909/WE (Dz.Urz. UE L 158 z 27 maja 2014 roku, str. 77 oraz Dz.Urz. UE L 170 z 11 czerwca 2014 roku, str. 66) („Rozporządzenie 537/2014”).

Regulacje te wymagają przestrzegania wymogów etycznych oraz zaplanowania i przeprowadzenia badania w taki sposób, aby uzyskać wystarczającą pewność, że sprawozdanie finansowe nie zawiera istotnego zniekształcenia.

Celem badania jest uzyskanie wystarczającej pewności czy sprawozdanie finansowe jako całość zostało sporządzone na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych oraz nie zawiera istotnego zniekształcenia spowodowanego oszustwem lub błędem, oraz wydanie sprawozdania niezależnego biegłego rewidenta zawierającego naszą opinię. Wystarczająca pewność jest wysokim poziomem pewności, ale nie gwarantuje, że badanie przeprowadzone zgodnie z powyżej wskazanymi standardami zawsze wykryje istniejące istotne zniekształcenie. Zniekształcenia mogą powstawać na skutek oszustwa lub błędu i są uważane za istotne, jeżeli można racjonalnie oczekiwać, że pojedynczo lub łącznie mogłyby wpłynąć na decyzje gospodarcze użytkowników podjęte na podstawie tego sprawozdania finansowego. Ryzyko niewykrycia istotnego zniekształcenia, powstałego na skutek oszustwa jest wyższe niż ryzyko niewykrycia istotnego zniekształcenia powstałego na skutek błędu, ponieważ może obejmować zmywy, fakszterstwo, celowe pominięcia, wprowadzanie w błąd lub obejście kontroli wewnętrznej i może dotyczyć każdego obszaru prawa i regulacji, nie tylko tego bezpośrednio wpływającego na sprawozdanie finansowe.

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

Zakres badania nie obejmuje zapewnienia co do przyszłej rentowności badanej Spółki, ani efektywności lub skuteczności prowadzenia spraw Spółki przez Zarząd obecnie lub w przyszłości.

Wyrażamy przekonanie, że uzyskane przez nas dowody badania stanowią wystarczającą i odpowiednią podstawę do wyrażenia przez nas opinii z badania. Opinia jest spójna z dodatkowym sprawozdaniem dla Komitetu Audytu wydanym z datą niniejszego sprawozdania z badania.

Niezależność

W trakcie przeprowadzania badania kluczowy biegły rewident i firma audytorska pozostawali niezależni od Spółki zgodnie z przepisami ustawy o biegłych rewidentach, rozporządzenia 537/2014 oraz zasadami etyki zawodowej przyjętymi uchwałami Krajowej Rady Biegłych Rewidentów.

Zgodnie z naszą najlepszą wiedzą i przekonaniem oświadczamy, że nie świadczyliśmy usług niebędących badaniem, które są zabronione przepisami art. 136 ustawy o biegłych rewidentach oraz art. 5 ust. 1 rozporządzenia 537/2014. Kluczowy biegły rewident i firma audytorska świadczyli na rzecz Spółki i spółek zależnych następujące usługi niebędące badaniem sprawozdań finansowych: przeprowadzenie uzgodnionych procedur w zakresie potwierdzenia prawidłowości wyliczenia rocznych wskaźników zdefiniowanych w umowach kredytowych, weryfikacji pakietów sprawozdawczych oraz tłumaczeń sprawozdań finansowych.

Wybór firmy audytorskiej

Zostaliśmy wybrani do badania sprawozdania finansowego Spółki uchwałą Rady Nadzorczej z 30 czerwca 2016 roku. Sprawozdania finansowe Spółki badamy począwszy od roku obrotowego zakończonego 31 grudnia 2016 roku; tj. przez kolejne 2 lata.

Najbardziej znaczące rodzaje ryzyka

W trakcie badania sprawozdania finansowego zidentyfikowaliśmy poniżej opisane znaczące ryzyka istotnego zniekształcenia oraz opracowaliśmy stosowne procedury badania dotyczące tego rodzaju ryzyk. Uznaliśmy za stosowne dla zrozumienia zidentyfikowanych ryzyk oraz wykonanych przez biegłego rewidenta procedur badania zamieszczenie również najważniejszych spostrzeżeń związanych z tymi ryzykami.

<i>Ryzyko istotnego zniekształcenia</i>	<i>Procedury wykonane w odpowiedzi na ryzyko</i>
Rzeczowe aktywa trwałe	
<p>W sprawozdaniu finansowym Spółka wykazuje rzeczowe aktywa trwałe w kwocie 3.611 mln zł, co stanowi 62,9% sumy bilansowej na 31 grudnia 2017 roku.</p> <p>Szczegóły stosowanej przez Spółkę polityki rachunkowości w zakresie wyceny rzeczowych aktywów trwałych, w tym obejmującej stosowane zasady dokonywania odpisów aktualizujących z tytułu trwałej utraty wartości oraz odpisów amortyzacyjnych, zostały ujawnione w nocie 9 do sprawozdania finansowego.</p> <p>Zagadnienie zostało uznane za ryzyko istotnego zniekształcenia z uwagi na wysoki udział rzeczowych aktywów trwałych w sumie bilansowej oraz znaczny wpływ osądów kierownictwa na ujawnione w sprawozdaniu finansowym wartości aktywów.</p>	<p>W związku ze zidentyfikowanym ryzykiem zastosowaliśmy, między innymi poniższe procedury badania:</p> <ul style="list-style-type: none">a) zapoznaliśmy się z zapisami polityki rachunkowości dotyczącymi ustalania stawek amortyzacyjnych, odpisów aktualizujących wartość rzeczowych aktywów trwałych oraz w przypadku taboru kolejowego - ustalania wartości rezydualnej tych składników aktywów,b) zweryfikowaliśmy, czy nastąpiły nieuzasadnione zmiany w sposobie podejścia Spółki do szacunków odpisów aktualizujących wartość rzeczowych aktywów trwałych, ustalania stawek amortyzacyjnych oraz kalkulacji wartości rezydualnej taboru kolejowego w porównaniu z poprzednim rokiem; uzyskaliśmy stosowną dokumentację, która została poddana analizie,c) przeprowadziliśmy test analityczny dotyczący kompletności amortyzacji,d) zweryfikowaliśmy sporządzony przez Spółkę test na utratę wartości aktywów, oceniając poprawność i kompletność ujawnień w zakresie testu w sprawozdaniu finansowym oraz zasadność przyjętych założeń i ostatecznych konkluzji,e) oceniliśmy wpływ zdarzeń po dniu bilansowym na szacunki wykonane na dzień bilansowy.

<i>Ryzyko istotnego zniekształcenia</i>	<i>Procedury wykonane w odpowiedzi na ryzyko</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	
<p>Spółka prezentuje w sprawozdaniu finansowym wg stanu na 31 grudnia 2017 roku rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych w wysokości 584 mln zł, co stanowi 10% sumy bilansowej. Rezerwy te uznano za kluczowy obszar audytu ze względu na ich istotny wpływ na sprawozdanie finansowe.</p> <p>Spółka zawarła ujawnienia dotyczące rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych w nocie 25 do sprawozdania finansowego.</p>	<p>W związku ze zidentyfikowanym ryzykiem zastosowaliśmy, między innymi poniższe procedury badania:</p> <ul style="list-style-type: none">a) analizę raportu z wyceny aktuarialnej rezerw na świadczenia pracownicze,b) ocenę kompetencji firmy sporządzającej raport,c) analizę podstawowych założeń przyjętych do wyceny rezerw, w tym stopy dyskonta,d) analizę wpływu odchyień podstawowych założeń (stopa dyskontowa, wzrost płac, wzrost zatrudnienia) na wartość rezerw,e) analizę wykorzystania rezerw krótkoterminowych w 2017 roku, w stosunku do ich szacunków wg stanu na 31 grudnia 2016 roku,f) ocenę poprawności i kompletności ujawnień w sprawozdaniu finansowym.
Zobowiązania warunkowe	
<p>W nocie 32 do sprawozdania finansowego Spółka prezentuje pozostałe zobowiązania warunkowe dotyczące postępowań sądowych związanych z roszczeniami przeciwko Spółce. W ramach tych postępowań są dochodzone między innymi przez dwóch kontrahentów roszczenia o zapłatę odszkodowań w wysokości 101 mln zł z tytułu czynów nieuczciwej konkurencji, których zdaniem kontrahentów dopuściła się Spółka w latach 2010-2015.</p> <p>Powyższe zobowiązania warunkowe uznano za kluczowy obszar audytu ze względu na trudne do oceny przyszłe rozstrzygnięcia i ich istotny wpływ na sprawozdanie finansowe.</p>	<p>Nasze procedury badania obejmowały między innymi:</p> <ul style="list-style-type: none">a) zapoznanie się z pozwami kontrahentów,b) zapoznanie się z odpowiedziami Spółki na pozwy,c) uzyskanie stanowisk doradców prawnych Spółki w zakresie oceny ryzyka zakończenia sporu z wynikiem niekorzystnym dla Spółki,d) ocenę czy ujawnienia w sprawozdaniu finansowym są zgodne przepisami MSR 37 „Rezerwy, zobowiązania warunkowe i aktywa warunkowe”.

Opinia

Naszym zdaniem, załączone jednostkowe sprawozdanie finansowe:

- a) przekazuje rzetelny i jasny obraz sytuacji majątkowej i finansowej Spółki na 31 grudnia 2017 roku oraz jej wyniku finansowego za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2017 roku, zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości, Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami ogłoszonymi w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej i przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości,
- b) zostało sporządzone na podstawie prawidłowo, zgodnie z przepisami rozdziału 2 ustawy o rachunkowości, prowadzonych ksiąg rachunkowych,
- c) jest zgodne co do formy i treści z wymogami rozporządzenia Ministra Finansów z 19 lutego 2009 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz.U. z 2014 roku, poz. 133 z późniejszymi zmianami) („rozporządzenie MF”) oraz innymi obowiązującymi Spółkę przepisami prawa i postanowieniami statutu Spółki.

Sprawozdanie na temat innych wymogów prawa i regulacji

Na podstawie regulacji zawartych w art. 55.2a ustawy o rachunkowości oraz par. 83.7 rozporządzenia MF Zarząd Spółki sporządził w formie jednego dokumentu skonsolidowane sprawozdanie z działalności Zarządu na temat działalności Spółki oraz Grupy Kapitałowej PKP Cargo, do którego odnieśliśmy się w sprawozdaniu z badania skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

Katowice, 15 marca 2018

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

Podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych nr 3355

Kluczowy biegły rewident przeprowadzający badanie:

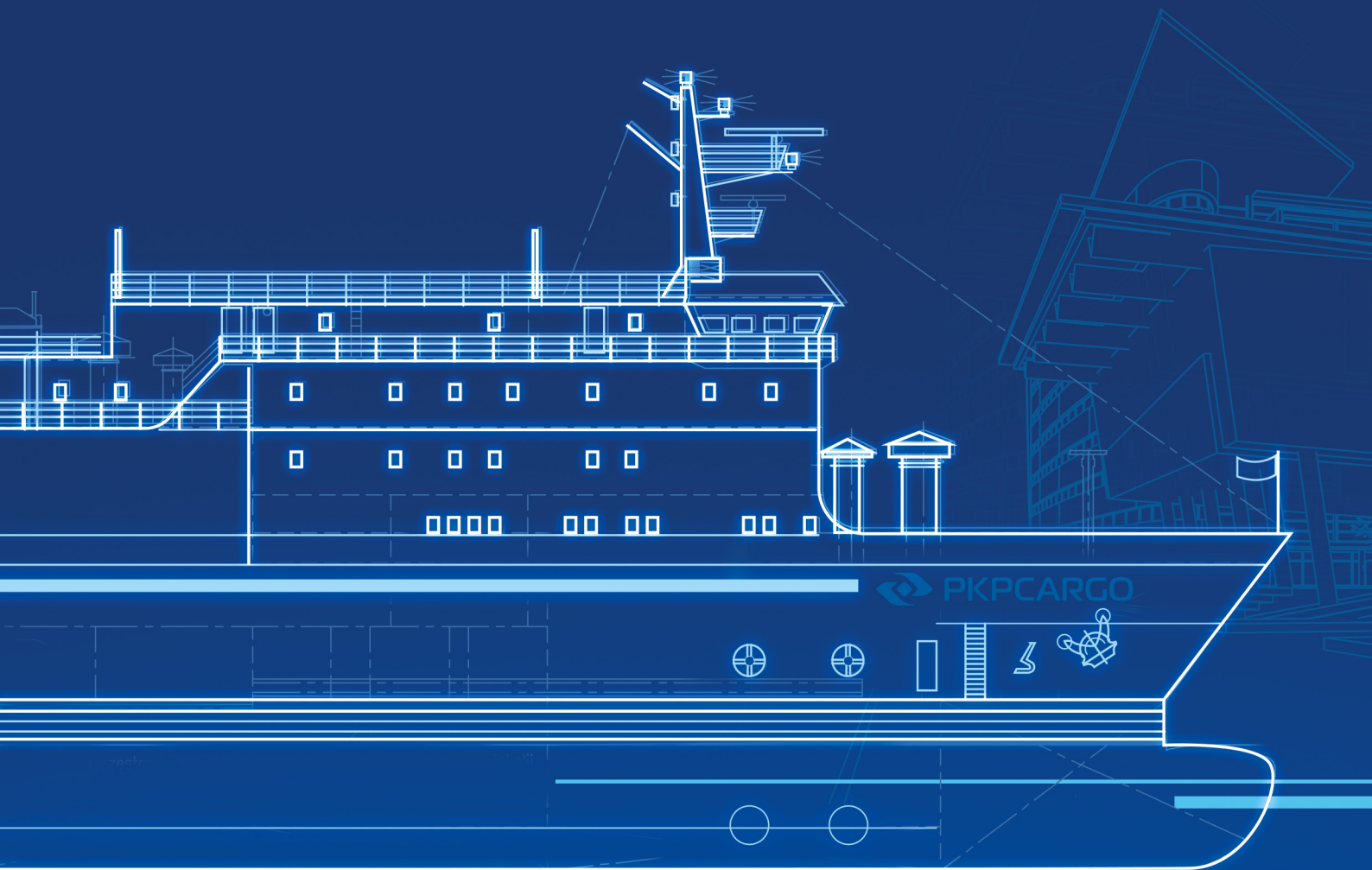


Leszek Kramarczuk
Biegły Rewident
nr w rejestrze 1920

Działający w imieniu BDO Sp. z o.o.:



dr André Helin
Prezes Zarządu
Biegły Rewident nr w rejestrze 90004



JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE FINANSOWE
PKP CARGO S.A.
ZA ROK OBROTOWY
ZAKOŃCZONY DNIA 31 GRUDNIA 2017 ROKU
WEDŁUG MSSF
W KSZTAŁCIE ZATWIERDZONYM PRZEZ UNIĘ EUROPEJSKĄ





Jednostkowe sprawozdanie finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2017 roku

Według MSSF w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską



Spis treści

SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	3
SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	4
SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	5
SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	6
1. Informacje ogólne	7
2. Podstawa sporządzenia sprawozdania finansowego	8
3. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
4. Przychody ze sprzedaży usług	14
5. Koszty rodzajowe	15
6. Pozostałe przychody i koszty operacyjne	16
7. Przychody i koszty finansowe	18
8. Podatek dochodowy	19
9. Rzeczowe aktywa trwałe	23
10. Aktywa niematerialne	30
11. Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach	32
12. Pozostałe aktywa finansowe	38
13. Pozostałe aktywa niefinansowe	39
14. Zapasy	39
15. Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	40
16. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	41
17. Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	42
18. Kapitał własny	42
19. Zysk / (strata) na akcję	43
20. Kredyty bankowe i pożyczki	44
21. Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	46
22. Pozostałe zobowiązania finansowe	47
23. Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	48
24. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	49
25. Rezerwy na świadczenia pracownicze	50
26. Pozostałe rezerwy	54
27. Dodatkowe wyjaśnienia do sprawozdania z przepływów pieniężnych	56
28. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym	58
29. Transakcje z podmiotami powiązanymi	69
30. Umowy leasingu operacyjnego	71
31. Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	72
32. Zobowiązania warunkowe	72
33. Zabezpieczenia spłaty zobowiązań	73
34. Ujawnienia wynikające z art. 36g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym	74
35. Zdarzenia po dniu bilansowym	80
36. Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	80

**SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2017 ROKU
 DO 31 GRUDNIA 2017 ROKU**

	Nota	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Przychody ze sprzedaży usług	4	3 542 472	3 208 165
Przychody ze sprzedaży materiałów		12 216	10 840
Pozostałe przychody operacyjne	6	37 126	31 452
Przychody z działalności operacyjnej razem		3 591 814	3 250 457
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	5	440 610	474 844
Zużycie materiałów i energii	5	565 239	532 655
Usługi obce	5	1 165 181	1 078 527
Podatki i opłaty		31 938	28 587
Koszty świadczeń pracowniczych	5	1 149 084	1 089 101
Pozostałe koszty rodzajowe	5	43 133	41 820
Wartość sprzedanych materiałów		8 358	7 670
Pozostałe koszty operacyjne	6	37 042	28 364
Koszty działalności operacyjnej razem		3 440 585	3 281 568
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej		151 229	(31 111)
Przychody finansowe	7	30 915	20 532
Koszty finansowe	7	56 697	60 111
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem		125 447	(70 690)
Podatek dochodowy	8	31 480	(2 125)
ZYSK / (STRATA) NETTO		93 967	(68 565)
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY			
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy			
Efektywną część zysków / (strat) związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych		25 409	(4 733)
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów		(4 828)	899
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem		20 581	(3 834)
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy			
Zyski / (straty) aktuarialne programów określonych świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	25	(32 750)	22 868
Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów		6 223	(4 345)
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem		(26 527)	18 523
Suma pozostałych całkowitych dochodów		(5 946)	14 689
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW		88 021	(53 876)
Zysk / (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)			
Podstawowy	19	2,10	(1,53)
Rozwodniony	19	2,10	(1,53)

SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ SPORZĄDZONE NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2017 ROKU

	Nota	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
AKTYWA			
Aktywa trwałe			
Rzeczowe aktywa trwałe	9	3 611 262	3 561 993
Aktywa niematerialne	10	39 561	50 778
Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach	11	804 629	737 974
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	12	8 647	6 169
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	13	4 484	8 162
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	8	89 904	76 244
Aktywa trwałe razem		4 558 487	4 441 320
Aktywa obrotowe			
Zapasy	14	86 426	59 701
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	15	486 607	413 607
Należności z tytułu podatku dochodowego		-	1 304
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	12	281 630	87
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	13	27 976	19 716
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	16	295 910	611 990
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	17	-	6 000
Aktywa obrotowe razem		1 178 549	1 112 405
AKTYWA RAZEM		5 737 036	5 553 725
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał własny			
Kapitał zakładowy	18	2 239 346	2 239 346
Kapitał zapasowy	18	589 202	589 202
Pozostałe składniki kapitału własnego		12 469	18 415
Zyski zatrzymane		265 444	171 477
Kapitał własny razem		3 106 461	3 018 440
Zobowiązania długoterminowe			
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	20	1 211 148	1 170 224
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	21	3 308	36 159
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	24	-	582
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	25	502 856	473 965
Pozostałe rezerwy długoterminowe	26	14 224	16 455
Zobowiązania długoterminowe razem		1 731 536	1 697 385
Zobowiązania krótkoterminowe			
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	20	219 352	178 170
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	21	31 069	43 176
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	24	549 188	465 411
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	25	81 424	80 524
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	26	16 905	11 640
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	22	-	58 979
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego		1 101	-
Zobowiązania krótkoterminowe razem		899 039	837 900
Zobowiązania razem		2 630 575	2 535 285
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM		5 737 036	5 553 725

SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2017 ROKU DO 31 GRUDNIA 2017 ROKU

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego		Zyski zatrzymane	Razem
			Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia	Zyski / (straty) związane z instrumentem zabezpieczającym w ramach przepływów pieniężnych		
Stan na 1/01/2017 roku (zbadane)	2 239 346	589 202	22 249	(3 834)	171 477	3 018 440
Wynik netto za rok obrotowy	-	-	-	-	93 967	93 967
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)	-	-	(26 527)	20 581	-	(5 946)
Całkowite dochody razem	-	-	(26 527)	20 581	93 967	88 021
Stan na 31/12/2017 roku (zbadane)	2 239 346	589 202	(4 278)	16 747	265 444	3 106 461
Stan na 1/01/2016 roku (zbadane)	2 239 346	589 202	3 726	-	240 042	3 072 316
Wynik netto za rok obrotowy	-	-	-	-	(68 565)	(68 565)
Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto)	-	-	18 523	(3 834)	-	14 689
Całkowite dochody razem	-	-	18 523	(3 834)	(68 565)	(53 876)
Stan na 31/12/2016 roku (zbadane)	2 239 346	589 202	22 249	(3 834)	171 477	3 018 440

SPRAWOZDANIE Z PRZEŁYWÓW PIENIĘŻNYCH ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2017 ROKU DO 31 GRUDNIA 2017 ROKU [METODA POŚREDNIA]

	Nota	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem		125 447	(70 690)
Korekty			
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych	5	467 776	484 555
Utrata wartości aktywów trwałych	5	(27 166)	(9 711)
(Zysk) / strata ze zbycia i likwidacji rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży		(779)	188
(Zysk) / strata na działalności inwestycyjnej	7	6 227	-
(Zysk) / strata z tytułu różnic kursowych		(3 561)	1 276
(Zysk) / strata z tytułu odsetek, dywidendy		(1 360)	3 552
Otrzymane / (zapłacone) odsetki		2 149	(515)
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy		(43 098)	(3 729)
Pozostałe korekty	27	(22 548)	23 019
Zmiany w kapitale obrotowym			
(Zwiększenie) / zmniejszenie salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności	27	(77 109)	(30 179)
(Zwiększenie) / zmniejszenie stanu zapasów	27	3 630	3 837
(Zwiększenie) / zmniejszenie pozostałych aktywów	27	(18 331)	(13 889)
Zwiększenie / (zmniejszenie) salda zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań	27	32 470	(89 501)
Zwiększenie / (zmniejszenie) pozostałych zobowiązań finansowych	27	1 873	12 055
Zwiększenie / (zmniejszenie) stanu rezerw		32 824	(72 742)
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej		478 444	237 526
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych		(451 742)	(466 854)
Wpływy z tytułu zbycia rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży		8 486	6 443
Wydatki z tytułu nabycia jednostek zależnych, stowarzyszonych i udziałów w wspólnych przedsięwzięcia		(114 745)	-
Wpływy z tytułu otrzymanych odsetek		7 367	219
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend		20 348	19 550
(Wydatki) / wpływy z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy		(250 000)	-
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej		(780 286)	(440 642)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu finansowego	23	(41 831)	(50 376)
Zapłacone odsetki od leasingu	23	(1 198)	(2 956)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	23	326 549	884 467
Spłata kredytów / pożyczek	23	(228 051)	(131 143)
Zapłacone odsetki od kredytów / pożyczek	23	(26 094)	(14 940)
Dotacje otrzymane		-	5 407
Wpływ / (wyływ) w ramach cash pool		(41 694)	44 350
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej		(1 919)	(3 800)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej		(14 238)	731 009
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów		(316 080)	527 893
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	16	611 990	84 097
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	16	295 910	611 990
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	16	22 782	6 845

**NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO SPORZĄDZONEGO
NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2017 ROKU****1. Informacje ogólne****Informacje o Spółce**

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

Rokiem obrotowym Spółki jest rok kalendarzowy.

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



Skład organów zarządczych i nadzorujących Spółki oraz struktura akcjonariatu Spółki na dzień 31 grudnia 2017 roku zostały zaprezentowane w Sprawozdaniu Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2017 odpowiednio w **Notach 9.11** oraz **9.4**.

Informacje o Grupie Kapitałowej

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

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

Dodatkowe informacje na temat jednostek zależnych, stowarzyszonych i udziałów we wspólnych przedsiębiorstwach zostały zamieszczone w **Nocie 11** niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

2. Podstawa sporządzenia sprawozdania finansowego

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe sporządzono zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania jednostkowego sprawozdania finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2014, poz. 133 z późniejszymi zmianami) („Rozporządzenie”).

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Spółkę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

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

Zasady rachunkowości Spółki opisane w kolejnych notach stosowane były w sposób ciągły do wszystkich prezentowanych okresów. Zasady rachunkowości oraz ważne szacunki oraz osądy dla istotnych pozycji sprawozdania finansowego zostały przedstawione w poszczególnych notach do niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Nota	Tytuł	Kwota ujęta w jednostkowym sprawozdaniu finansowym		Polityka rachunkowości	Ważne szacunki i osądy
		31/12/2017	31/12/2016		
4	Przychody ze sprzedaży usług	3 542 472	3 208 165	X	
5	Koszty rodzajowe	3 395 185	3 245 534		
6	Pozostałe przychody i koszty operacyjne	84	3 088		
7	Przychody i koszty finansowe	(25 782)	(39 579)		
8	Podatek dochodowy bieżący i odroczoney	30 085	(1 321)	X	X
9	Rzeczowe aktywa trwałe	3 611 262	3 561 993	X	X
10	Aktywa niematerialne	39 561	50 778	X	
11	Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach	804 629	737 974	X	
12	Pozostałe aktywa finansowe	290 277	6 256	X	
13	Pozostałe aktywa niefinansowe	32 460	27 878		
14	Zapasy	86 426	59 701	X	
15	Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	486 607	413 607	X	X
16	Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	295 910	611 990	X	
17	Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	-	6 000		
18	Kapitał własny	3 106 461	3 018 440	X	
20	Kredyty bankowe i pożyczki	1 430 500	1 348 394	X	
21	Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	34 377	79 335	X	
22	Pozostałe zobowiązania finansowe	-	58 979		
24	Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	549 188	465 993	X	
25	Rezerwy na świadczenia pracownicze	584 280	554 489	X	X
26	Pozostałe rezerwy	31 129	28 095	X	

2. Podstawa sporządzenia sprawozdania finansowego (cd.)

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Polski złoty jest walutą funkcjonalną i sprawozdawczą Spółki. Dane w sprawozdaniu finansowym zostały wykazane w tysiącach złotych, chyba, że w konkretnych sytuacjach zostały podane z większą dokładnością. Na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku dla potrzeb wyceny pozycji sprawozdania z sytuacji finansowej wyrażonych w walutach innych niż PLN Spółka zastosowała poniższe kursy:

Waluta	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
EUR	4,1709	4,4240
CZK	0,1632	0,1637
CHF	3,5672	4,1173

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd w dniu 15 marca 2018 roku.

3. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

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

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

- Zmiany do MSR 7 "Sprawozdanie z przepływów pieniężnych"** - Inicjatywa w odniesieniu do ujawnień - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2017 roku lub później. Zmiany doprecyzowujące MSR 7 mają na celu poprawę informacji przekazywanych na rzecz użytkowników sprawozdań finansowych o działalności finansowej jednostki. Zmiany wymagają, aby jednostka wystosowała ujawnienia umożliwiające użytkownikom sprawozdań finansowych ocenę zmian zobowiązań wynikających z działalności finansowej, w tym zarówno zmian wynikających z przepływów pieniężnych jak i niepieniężnych.
- Zmiany do MSR 12 "Podatek dochodowy"** - zatytułowane Rozpoznanie aktywów z tytułu podatku odroczonego od niezrealizowanych strat - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2017 roku. Zmiana do standardu uściśla konieczność tworzenia aktywa z tytułu podatku odroczonego w przypadku strat z wyceny instrumentów finansowych klasyfikowanych jako dostępne do sprzedaży. W szczególności zmiana dotyczy instrumentów dłużnych, dla których jednostka powinna rozważyć czy istnieje wystarczający dowód na to, że jest prawdopodobne, aby jednostka zrealizowała ten instrument finansowy za kwotę wyższą niż jego wartość bilansowa.
- Zmiany do MSSF 12 w wyniku "Poprawki do MSSF (cykl 2014-2016)"** - dokonane zmiany w ramach procedury wprowadzania dorocznych poprawek do MSSF (MSSF 1, MSSF 12 oraz MSR 28) ukierunkowane głównie na rozwiązywanie niezgodności i uściślenie słownictwa. Zmiany do MSSF 12 obowiązują w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2017 roku lub po tej dacie.

Zastosowanie powyższych zmian do standardów nie miało istotnego wpływu na dotychczas stosowaną politykę Spółki.



3. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)

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

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

- **MSSF 15 "Przychody z umów z klientami"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku lub później. Standard ten zawiera zasady, które zastąpią większość szczegółowych wytycznych w zakresie ujmowania przychodów istniejących obecnie w MSSF UE. W szczególności w wyniku przyjęcia nowego standardu przestaną obowiązywać 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 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 proponuje 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 oraz później. Zmiana dostarcza dodatkowych wyjaśnień odnośnie pewnych wymagań oraz wprowadza dodatkowe zwolnienie dla jednostek wprowadzających MSSF 15 "Przychody z umów z klientami".
- **MSSF 9 "Instrumenty finansowe"** - 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:
 - amortyzowanego kosztu,
 - według wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody,
 - według wartości godziwej przez wynik finansowy.Zmieniony standard obliguje 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.
- **MSSF 16 "Leasing"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2019 roku oraz później. Zgodnie z MSSF 16 leasingobiorca ujmuje prawo do użytkowania składnika aktywów oraz zobowiązanie z tytułu leasingu. Prawo do użytkowania składnika aktywów jest traktowane podobnie jak inne aktywa niefinansowe i odpowiednio amortyzowane. Zobowiązania z tytułu leasingu wycenia się początkowo w wartości bieżącej opłat leasingowych płatnych w okresie leasingu, zdyskontowanej o stopę zawartą w leasingu, jeżeli jej ustalenie nie jest trudne. Jeżeli nie można łatwo określić tej stopy, leasingobiorca stosuje krańcową stopę procentową.

3. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)

Wpływ na jednostkowe sprawozdanie finansowe:

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

- MSSF 9 "Instrumenty finansowe"** - zmiana zasad klasyfikacji spowoduje zmianę klasyfikacji aktywów finansowych w sprawozdaniu finansowym Spółki. Instrumenty klasyfikowane obecnie do kategorii pożyczek i należności spełniają warunki klasyfikacji do aktywów wycenianych według zamortyzowanego kosztu, więc wejście w życie MSSF 9 nie spowoduje zmiany zasad ich wyceny. Udziały i akcje posiadane przez Spółkę w spółkach nienotowanych na aktywnych rynkach są obecnie wyceniane w cenie nabycia pomniejszonej o ewentualne odpisy z tytułu utraty wartości. Na dzień 31 grudnia 2017 roku Spółka w ramach udziałów w spółkach nienotowanych prezentuje wartość udziałów w Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 6.021 tysięcy złotych. Aktualnie trwa proces wyceny udziałów spółki Euroterminal Sławków Sp. z o.o. przez niezależnego doradcę. Udziały w pozostałych spółkach nienotowanych na aktywnych rynkach wynoszą 832 tysiące złotych i są w pełni objęte odpisem aktualizującym. Spółka nie dysponuje wystarczającymi aktualnymi informacjami w celu ustalenia ich wartości godziwej. Zmiany do polityki rachunkowości zakładają, iż efekt wyceny do wartości godziwej inwestycji w instrumenty kapitałowe będzie ujmowany w pozostałych całkowitych dochodach. Poniżej przedstawiono zmiany w klasyfikacji i wycenie aktywów i zobowiązań finansowych w związku z wejściem w życie MSSF 9.

Dotychczasowe podejście			MSSF 9	
Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Stan na 31/12/2017 (niebadane)	Metoda wyceny	Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Metoda wyceny
Instrumenty finansowe zabezpieczające			Instrumenty finansowe zabezpieczające	
Instrumenty pochodne	10 545	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	6 021	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	461 044	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	250 801	według zamortyzowanego kosztu	Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	według zamortyzowanego kosztu
Cash pool	22 910	według zamortyzowanego kosztu	Cash pool	według zamortyzowanego kosztu
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	295 910	według zamortyzowanego kosztu	Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	według zamortyzowanego kosztu
Razem	1 047 231			

Wdrożony przez Spółkę nowy model oceny 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 wynosi 1,7 miliona złotych. Spółka skorzystała z przepisów przejściowych MSSF 9 umożliwiających brak przekształcenia danych porównawczych w zakresie zmian dotyczących klasyfikacji i wyceny utraty wartości aktywów finansowych.

3. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)

Zmiany wynikające z zastosowania MSSF 9 zostaną ujęte na dzień 1 stycznia 2018 roku w następujący sposób:

- należności z tytułu dostaw i usług ulegną zmniejszeniu o kwotę 1,7 miliona złotych,
- aktywa z tytułu podatku odroczonego wzrosną o kwotę 0,3 miliona złotych,
- zyski zatrzymane zostaną zmniejszone o kwotę 1,4 miliona złotych.

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

- **MSSF 15 "Przychody z umów z klientami"** - z uwagi na fakt, iż Spółka generuje przede wszystkim przychody ze świadczenia usług transportu kolejowego przeprowadzona analiza wpływu wejścia w życie MSSF 15 dotyczyła 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 Spółkę 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 od 1 stycznia 2018 roku powyższe kary będą traktowane jako element przychodów ze sprzedaży. Na dzień 31 grudnia 2017 roku w pozostałych przychodach operacyjnych ujęto kary wynikające z braku zlecenia umownego wolumenu masy w kwocie 12,7 milionów złotych. Natomiast w pozostałych kosztach operacyjnych ujęto kary należne klientom w wysokości 3,8 miliona złotych. Zgodnie z nowym standardem wysokość przychodów ze sprzedaży na dzień 31 grudnia 2017 roku w wyniku przekształcenia zostanie podwyższona o 8,9 miliona złotych do kwoty 3 551,2 milionów złotych. Na podstawie MSSF 15 C3 a) Zarząd Spółki 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. W wyniku przeprowadzonych analiz, nie zidentyfikowano, aby zastosowanie tego podejścia skutkowało korektą kapitałów własnych Spółki na dzień pierwszego zastosowania.
- **MSSF 16 "Leasing"** - wstępna analiza wpływu MSSF 16 na stosowane zasady rachunkowości wykazała, iż Spółka będzie musiała ująć retrospektywnie w sprawozdaniu finansowym istotne zobowiązania z tytułu leasingu oraz prawa do użytkowania aktywów (głównie grunty, budynki i budowle), które obecnie są objęte długoterminowymi umowami leasingu operacyjnego, najmu bądź dzierżawy. Obecnie Spółka jest w trakcie szczegółowej identyfikacji umów podlegających nowym wymogom standardu oraz wstępnego opracowywania możliwych modeli wyceny i ujęcia powyższych umów w sprawozdaniu finansowym. Na obecnym etapie nie jest możliwe określenie liczbowego wpływu MSSF 16 na sprawozdanie finansowe Spółki.

Spółka dokonała analizy potencjalnego wpływu pozostałych wymienionych wyżej standardów, interpretacji i zmian do standardów na stosowaną przez Spółkę politykę (zasady) rachunkowości i w ocenie Zarządu Spółki nie spowodują one istotnego wpływu na aktualnie stosowaną politykę (zasady) rachunkowości.

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

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różnią się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które według stanu na dzień 31 grudnia 2017 roku nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie:

- **Interpretacja KIMSF 22** zatytułowana "Transakcje w walutach obcych i płatności zaliczkowe" - obowiązująca w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku. Interpretacja wyjaśnia ujęcie transakcji obejmujących otrzymanie lub zapłatę zaliczki w walucie obcej.
- **Zmiany do MSR 40 "Nieruchomości inwestycyjne"** zatytułowane Reklasyfikacja nieruchomości inwestycyjnych - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku. Zmiany poruszają kwestię czy nieruchomość inwestycyjna w budowie powinna zostać przeniesiona z zapasów do nieruchomości inwestycyjnych, jeśli nastąpi wyraźna zmiana w jej użytkowaniu.

3. Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)

- **Zmiany do MSSF 2 "Płatności na bazie akcji"** zatytułowane Klasyfikacja i wycena transakcji płatności na bazie akcji - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku. Niniejsza zmiana do MSSF 2 wyjaśnia, że wartość godziwą płatności opartych na akcjach rozliczanych w środkach pieniężnych należy ustalać w taki sam sposób, jak w przypadku płatności rozliczanych w instrumentach kapitałowych. Zmiana standardu wprowadziła wymóg urealnienia zobowiązania poprzez uwzględnienie każdej zmiany wartości w wyniku finansowym przed zmianą klasyfikacji ze zobowiązań na kapitał własny. Koszt ujęty po modyfikacji bazuje na wartości godziwej z dnia modyfikacji. Zmiana wprowadziła wyjątek, zgodnie z którym płatność środków pieniężnych do 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.
- **MSSF 17 "Umowy ubezpieczeniowe"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2021 roku oraz 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.
- **Interpretacja KIMSF 23** zatytułowana "Niepewność w zakresie ustalania podatku dochodowego" - obowiązująca w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2019 roku. 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 do MSSF 9 "Instrumenty finansowe"** zatytułowane Przedpłaty z ujemną kompensatą - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2019 roku. Zmiany te umożliwiają jednostkom wycenianie 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 po tej dacie). Zmiany wprowadzono w celu wyjaśnienia, że jednostka stosuje MSSF 9 (w tym regulacje dotyczące utraty wartości) do długoterminowych udziałów w jednostkach stowarzyszonych lub wspólnych przedsięwzięć, 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 MSR 19 "Świadczenia pracownicze"** - Zmiana, ograniczenie lub rozliczenie planu (obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2019 roku lub po tej dacie). 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 (wydany w dniu 7 lutego 2018 roku).
- **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 po tej dacie).

Spółka dokonała analizy potencjalnego wpływu pozostałych wymienionych wyżej standardów, interpretacji i zmian do standardów na stosowaną przez Spółkę politykę (zasady) rachunkowości i w ocenie Zarządu Spółki nie spowodują one istotnego wpływu na aktualnie stosowaną politykę (zasady) rachunkowości.

4. Przychody ze sprzedaży usług

Stosowane zasady rachunkowości

Przychody ze sprzedaży wykazuje się w wartości godziwej otrzymanej lub należnej zapłaty po pomniejszeniu o podatek od towarów i usług, zwroty, rabaty i opusty.

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

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

Przychody ze sprzedaży materiałów są ujmowane, jeżeli znaczące ryzyko i korzyści wynikające z prawa własności zostały przekazane nabywcy oraz gdy kwotę przychodów i kosztów z nimi związanych można wycenić w wiarygodny sposób. Spółka opiera swoje szacunki na wynikach historycznych, uwzględniając rodzaj klienta, rodzaj transakcji oraz szczegóły konkretnych umów.

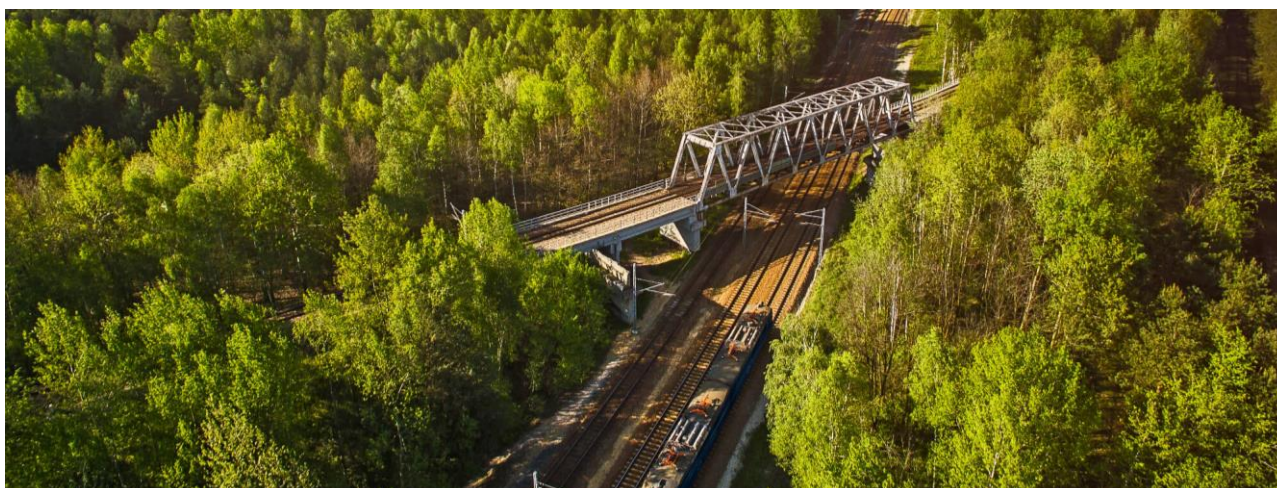
Struktura przychodów ze sprzedaży usług

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



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

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	3 449 292	3 095 973
Przychody bocznicowe i trakcyjne	53 399	62 067
Pozostałe przychody, w tym:		
Wynajem składników majątku	25 342	31 963
Naprawy taboru i pozostałe naprawy	5 783	5 189
Usługi wsparcia administracyjnego	2 518	5 639
Usługi wsparcia eksploatacyjnego	1 528	3 013
Inne	4 610	4 321
Razem	3 542 472	3 208 165



4. Przychody ze sprzedaży usług (cd.)

Informacje geograficzne

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

Spółka działa w jednym głównym obszarze geograficznym - Polsce, będącym krajem jej siedziby. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych poza Polską za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku nie przekroczyła 13% całkowitych przychodów ze sprzedaży usług. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekracza 5% przychodów ze sprzedaży usług.

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

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Polska	3 096 665	2 828 797
Niemcy	148 179	108 707
Czechy	111 768	128 522
Słowacja	77 509	41 701
Cypr	30 610	39 816
Pozostałe kraje	77 741	60 622
Razem	3 542 472	3 208 165

Informacje o wiodących klientach

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku udział w sprzedaży usług do dwóch grup kapitałowych przekraczał 10% i wynosił odpowiednio 14,1% i 13,8% sumy przychodów ze sprzedaży usług. W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku udział w sprzedaży usług do dwóch grup kapitałowych przekraczał 10% i wynosił odpowiednio 12,9% i 12,8% sumy przychodów ze sprzedaży usług.

5. Koszty rodzajowe

Amortyzacja i odpisy aktualizujące

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych	451 825	469 762
Amortyzacja aktywów niematerialnych	15 951	14 793
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy z tytułu trwałej utraty wartości:		
Rzeczowe aktywa trwałe ⁽¹⁾	(27 166)	(9 711)
Razem	440 610	474 844

⁽¹⁾ Szczegółowe informacje dotyczące rozwiązania odpisu z tytułu trwałej utraty wartości w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku zostały opisane w **Nocie 9** niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Zużycie materiałów i energii

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Zużycie paliwa	131 227	105 847
Zużycie materiałów	47 630	45 224
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	384 671	381 442
Zawiązane / (rozwiązane) odpisy aktualizujące wartość zapasów	116	(1 559)
Pozostałe	1 595	1 701
Razem	565 239	532 655

5. Koszty rodzajowe (cd.)

Usługi obce

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Usługi dostępu do linii zarządców infrastruktury	714 455	658 145
Usługi remontowe	68 712	66 887
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	115 205	115 262
Usługi transportowe	126 814	98 661
Usługi telekomunikacyjne	5 005	5 914
Usługi prawne, doradcze i podobne	12 893	12 755
Usługi informatyczne	41 865	45 516
Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych	27 332	26 055
Usługi przeładunkowe	23 796	26 210
Pozostałe usługi	29 104	23 122
Razem	1 165 181	1 078 527

Koszty świadczeń pracowniczych

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Wynagrodzenia	878 347	871 847
Koszty ubezpieczeń społecznych	174 718	174 205
Koszty odpisów na ZFŚS	21 610	18 911
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	27 507	28 386
Świadczenia po okresie zatrudnienia	5 193	6 352
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	40 454	(12 389)
Pozostałe koszty świadczeń pracowniczych	1 255	1 789
Razem	1 149 084	1 089 101

Pozostałe koszty rodzajowe

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Podróże służbowe	26 205	26 308
Ubezpieczenia	8 627	7 568
Reklama i reprezentacja	5 527	5 184
Pozostałe	2 774	2 760
Razem	43 133	41 820



6. Pozostałe przychody i koszty operacyjne
Pozostałe przychody operacyjne

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Zyski ze zbycia		
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	2 356	3 226
Rozwiązane odpisy aktualizujące		
Należności z tytułu dostaw i usług	2 037	2 631
Pozostałe należności	58	29
Pozostałe		
Kary i odszkodowania	25 085	14 389
Rozwiązanie rezerwy na karę UOKiK	-	357
Rozwiązanie pozostałych rezerw	3 225	1 220
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	2 604	1 789
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	3 359
Spisane zobowiązania handlowe	45	3 090
Inne	1 716	1 362
Razem	37 126	31 452

Pozostałe koszty operacyjne

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Utworzone odpisy aktualizujące		
Należności z tytułu dostaw i usług	4 298	3 760
Pozostałe		
Kary i odszkodowania	8 970	7 382
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	2 813	5 548
Rezerwa na kary UOKiK	957	2 032
Pozostałe rezerwy ⁽¹⁾	14 132	4 604
Koszty sądowe i egzekucyjne	363	503
Koszty świadczeń przejazdowych dla osób niebędących pracownikami	1 496	2 084
Odsetki od zobowiązań handlowych i pozostałych	99	1 263
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	2 129	-
Przekazane darowizny	1 109	521
Inne	676	667
Razem	37 042	28 364

⁽¹⁾ W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku pozycja obejmuje głównie utworzoną rezerwę na umowy rodzące obciążenia w wysokości 9.102 tysięcy złotych, szczegółowe informacje zostały opisane w **Nocie 26** niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

7. Przychody i koszty finansowe
Przychody finansowe

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Przychody odsetkowe		
Lokaty i rachunki bankowe	8 181	252
Udzielone pożyczki (w tym cash pool)	691	536
Inne	184	184
Przychody z tytułu dywidend uzyskane z udziałów i akcji	20 348	19 560
Pozostałe		
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	1 511	-
Razem	30 915	20 532

Koszty finansowe

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Koszty odsetkowe		
Odsetki od kredytów bankowych i pożyczek	26 217	16 358
Odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego	1 198	2 956
Odsetki od zobowiązań długoterminowych	503	2 587
Inne (w tym odsetki od rozrachunków publiczno-prawnych)	465	582
Pozostałe		
Straty z udziałów i akcji, w tym:		
Utworzone odpisy aktualizujące na udziały i akcje	6 227	-
Straty z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w wartości godziwej przez wynik finansowy, w tym:		
Wycena opcji put / call na nabycie udziałów w AWT B.V.	1 873	12 065
Wycena walutowych kontraktów forward	(108)	(94)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	18 906	19 094
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	5 318
Inne	1 416	1 245
Razem	56 697	60 111



8. Podatek dochodowy

Stosowane zasady rachunkowości

Podatek dochodowy za okres sprawozdawczy obejmuje podatek bieżący i odroczony. Bieżące obciążenie podatkowe jest obliczane na podstawie wyniku podatkowego danego okresu sprawozdawczego. Wynik podatkowy różni się od księgowego wyniku brutto w związku z wyłączeniem przychodów przejściowo niepodlegających opodatkowaniu i kosztów przejściowo niestanowiących kosztów uzyskania przychodów oraz pozycji kosztów i przychodów, które nigdy nie będą podlegały opodatkowaniu. Obciążenia podatkowe są wyliczane w oparciu o stawki podatkowe obowiązujące w danym roku obrotowym.

Podatek odroczony ujmuje się od różnic przejściowych pomiędzy wartością bilansową składnika aktywów i zobowiązań a odpowiadającą im wartością podatkową. Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego ujmuje się dla dodatnich różnic przejściowych. Składnik aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego ujmuje się w odniesieniu do ujemnych różnic przejściowych do wysokości, do której jest prawdopodobne, iż Spółka osiągnie dochód do opodatkowania, który pozwoli na rozliczenie tych różnic przejściowych. Wartość składnika aktywów z tytułu podatku odroczonego podlega weryfikacji na każdy dzień bilansowy, pod kątem możliwości uzyskania przyszłych zysków podatkowych, które umożliwią jego realizację.

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

Podatkowa Grupa Kapitałowa (PGK)

W dniu 29 września 2016 roku została podpisana umowa pomiędzy spółkami z Grupy PKP CARGO o utworzenie podatkowej grupy kapitałowej (zwanej dalej "PGK") na okres trzech lat podatkowych, począwszy od dnia 1 stycznia 2017 roku. W skład PGK wchodzi:

- PKP CARGO S.A.,
- PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.,
- PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.,
- PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o.,
- PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

PKP CARGO S.A. pełni w PGK rolę spółki dominującej oraz spółki reprezentującej w zakresie obowiązków wynikających z Ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz z przepisów Ordynacji podatkowej. Decyzją z dnia 21 listopada 2016 roku Naczelnik Pierwszego Mazowieckiego Urzędu Skarbowego w Warszawie dokonał rejestracji umowy o utworzeniu PGK PKP CARGO.

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

8. Podatek dochodowy (cd.)

Zgodnie z zawartymi umowami gdy dana spółka należąca do PGK wykazuje zysk podatkowy, przekazuje odpowiednią kwotę podatku dochodowego do PKP CARGO S.A., która rozlicza się z Urzędem Skarbowym jako spółka reprezentująca. Z kolei, gdy spółka należąca do PGK poniesie stratę podatkową to korzyść podatkowa z tego tytułu w trakcie roku przypada na spółkę reprezentującą, czyli PKP CARGO S.A. Ostateczne rozliczenie pomiędzy spółkami należącymi do PGK następuje po złożeniu przez spółkę reprezentującą deklaracji rocznej. Zostają wówczas ustalone ostateczne wartości podatku przypadającego na poszczególne spółki z uwzględnieniem proporcjonalnego udziału w wyniku podatkowym i wykorzystaniem strat podatkowych generowanych przez inne podmioty w PGK. Spółki tworzące PGK muszą spełnić szereg wymogów, obejmujących między innymi: odpowiedni poziom kapitałów, udział spółki reprezentującej w kapitałach spółek tworzących PGK, brak zaległości podatkowych, osiągnięcie określonej rentowności oraz zawieranie transakcji z podmiotami spoza PGK wyłącznie na warunkach rynkowych. Naruszenie powyższych wymogów będzie oznaczać rozwiązanie podatkowej grupy kapitałowej i utratę przez nią statusu podatnika. Na dzień 31 grudnia 2017 roku PGK spełniła powyższe wymogi.



ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH

Spółka rozpoznaje składnik aktywów z tytułu podatku odroczonego bazując na założeniu, że w przyszłości zostanie osiągnięty dochód podatkowy pozwalający na jego wykorzystanie. Pogorszenie uzyskiwanych wyników podatkowych w przyszłości mogłoby spowodować, że założenie to stałoby się nieuzasadnione. Zarząd Spółki weryfikuje przyjęte szacunki dotyczące prawdopodobieństwa

odzyskania aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego w oparciu o zmiany czynników branż pod uwagę przy ich dokonywaniu, nowe informacje oraz doświadczenia z przeszłości.

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Bieżący podatek dochodowy		
Bieżące obciążenie podatkowe	43 702	673
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	43	290
Odroczony podatek dochodowy		
Podatek odroczone powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	(12 265)	(3 088)
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	31 480	(2 125)

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

Podatek odroczone ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Podatek odroczone od przeszacowania wartości godziwej instrumentów finansowych wyznaczonych jako zabezpieczenie przepływów pieniężnych	4 828	(899)
Podatek odroczone od zysków / (strat) aktuarialnych świadczeń po okresie zatrudnienia	(6 223)	4 345
Podatek odroczone ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	(1 395)	3 446

8. Podatek dochodowy (cd.)

Uzgodnienie efektywnej stawki podatkowej

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	125 447	(70 690)
Koszt podatku dochodowego według stawki 19%	23 835	(13 431)
Efekt podatkowy przychodów niebędących przychodami według przepisów podatkowych, w tym:		
Dywidendy	(3 866)	(3 716)
Rozwiązanie niepodatkowych rezerw i odpisów aktualizujących	(388)	(197)
Odzyskany podatek VAT	(817)	(1 195)
Inne	(608)	(687)
Efekt podatkowy kosztów niestanowiących kosztów uzyskania przychodów według przepisów podatkowych, w tym:		
PFRON	3 659	3 702
Utworzenie niepodatkowych rezerw i odpisów aktualizujących	1 137	971
Trwałe różnice w kosztach związanych z rzeczowymi aktywami trwałymi	2 551	534
Koszty reprezentacji	535	492
Kary i odszkodowania	878	739
Wycena instrumentów finansowych	356	7 555
Odpis aktualizujący wartość udziałów	1 183	-
Podatek VAT i inne zobowiązania publiczno-prawne	1 798	1 332
Inne	1 184	1 146
Efekt strat podatkowych niewykorzystanych / (odliczonych) w okresie	-	340
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	43	290
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	31 480	(2 125)

Obowiązująca w Polsce stawka podatku dochodowego od osób prawnych w latach 2016 - 2017 wynosiła 19%.

Stan aktywów i zobowiązań z tytułu odroczonego podatku dochodowego

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	146 618	153 064
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	(56 714)	(76 820)
Razem	89 904	76 244



8. Podatek dochodowy (cd.)

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego

Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 01/01/2017 (zbadane)	Ujęte w wyniku	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Stan na 31/12/2017 (zbadane)
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)	(72 552)	30 811	-	(41 741)
Zobowiązania długoterminowe	(95)	95	-	-
Zapasy	238	(3 186)	-	(2 948)
Należności - odpisy aktualizujące	3 808	187	-	3 995
Naliczone odsetki dotyczące aktywów	(146)	(152)	-	(298)
Naliczone odsetki dotyczące zobowiązań	182	(26)	-	156
Rezerwy na świadczenia pracownicze	105 351	(561)	6 222	111 012
Pozostałe rezerwy	1 285	432	-	1 717
Rozliczenia międzyokresowe kosztów	5 529	(2 440)	-	3 089
Rozliczenia międzyokresowe przychodów	(3 982)	(4 014)	-	(7 996)
Niewypłacone świadczenia pracownicze	6 048	(5 949)	-	99
Różnice kursowe	2 235	(1 071)	(2 889)	(1 725)
Wycena instrumentów pochodnych	(45)	(21)	(1 938)	(2 004)
Niewykorzystane straty podatkowe ⁽¹⁾	28 388	(1 840)	-	26 548
Razem	76 244	12 265	1 395	89 904

⁽¹⁾ Na dzień 31 grudnia 2017 roku Spółka rozpoznała aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego od straty podatkowej poniesionej w okresie od 1 kwietnia do 31 grudnia 2016 roku. Strata ta będzie możliwa do odliczenia w trakcie kolejnych pięciu lat podatkowych po zakończeniu funkcjonowania PGK. Zdaniem Zarządu Spółki na dzień 31 grudnia 2017 roku nie istnieje ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów.

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego

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

8. Podatek dochodowy (cd.)

Straty podatkowe nieuwjęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Na dzień 31 grudnia 2017 roku jak i na dzień 31 grudnia 2016 roku nie wystąpiły straty podatkowe nieuwjęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego.

9. Rzeczowe aktywa trwałe

Stosowane zasady rachunkowości

Rzeczowe aktywa trwałe wyceniane są według ceny nabycia lub kosztu wytworzenia pomniejszonych o umorzenie oraz odpisy aktualizujące z tytułu trwałej utraty wartości. Wartość początkowa środków trwałych obejmuje ich cenę nabycia lub koszty wytworzenia, wraz z cłami importowymi, niepodlegającymi odliczeniu podatkami zawartymi w cenie oraz jest pomniejszona o opusty, rabaty i powiększona o nakłady bezpośrednio związane z przygotowaniem składnika aktywów do użytkowania zgodnie z jego planowanym przeznaczeniem i, jeśli dotyczy, koszty finansowania zewnętrznego oraz pomniejszone o dotacje. Dotacje rządowe są ujmowane jako pomniejszenie wartości aktywów w momencie, gdy istnieje uzasadniona pewność, że dotacja zostanie uzyskana oraz spełnione zostaną wszystkie związane z nią warunki.

Aktywa użytkowane na podstawie umowy leasingu finansowego (w przypadku którego następuje przeniesienie na Spółkę zasadniczo wszystkich ryzyk i korzyści) traktuje się jak aktywa Spółki i wycenia w ich wartości godziwej w momencie ich nabycia, nie wyższej jednak niż wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych.

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

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

W ramach składników taboru kolejowego Spółka identyfikuje i wyodrębnia wszystkie istotne elementy wchodzące w skład danego składnika aktywów, które charakteryzują się różnym okresem ekonomicznej użyteczności, czyli tzw. komponenty. Jako istotne komponenty składników taboru kolejowego Spółka wyodrębnia część główną składnika taboru oraz część naprawy / przeglądu okresowego. Dodatkowo, dla składników taboru kolejowego wyodrębniana jest wartość rezydualna (złomowa).

Naprawy i przeglądy taboru kolejowego

Tabor kolejowy poddawany jest czynnościom utrzymaniowym na pięciu poziomach. Szczegółowe wymagania dla tych czynności zawarte są w Dokumentacjach Systemu Utrzymania (DSU) obowiązujących dla każdego z eksploatowanych pojazdów kolejowych. Tabor kolejowy poddawany jest planowym czynnościom utrzymaniowym zgodnie z określonymi w DSU cyklami naprawczymi uwarunkowanymi dopuszczalnym czasem i/lub przebiegiem eksploatacji pojazdu.

Po zakończeniu naprawy lub modernizacji na poziomie 4 i 5 wystawiane jest świadectwo sprawności technicznej. Świadectwo sprawności technicznej potwierdza możliwość eksploatacji danego składnika taboru do kolejnej naprawy na poziomie P4 lub P5. Warunkiem tej eksploatacji w całym okresie ważności świadectwa jest również wykonanie w połowie cyklu przeglądu P3. W przypadku niewykonania naprawy / przeglądu na poziomach P3, P4 i P5, składnik taboru traci zdolność eksploatacyjną i nie może być używany w przewozach kolejowych. Spółka uznaje naprawy i przeglądy okresowe na poziomie P3, P4 i P5 za warunek ciągłego wykorzystywania pozycji składników taboru kolejowego i w momencie przeprowadzania takiej naprawy, jeśli kryteria ujmowania są spełnione, koszty naprawy / przeglądu zostają ujęte w wartości bilansowej składnika taboru i podlegają amortyzacji w okresie międzynaprawczym. Inne koszty bieżącego utrzymania i konserwacji rzeczowych aktywów trwałych oraz koszty bieżących remontów (niebędące kosztem napraw i przeglądów okresowych P3, P4 lub P5) są na zasadach ogólnych ujmowane jako koszt okresu w którym nastąpiły.

9. Rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

Stosowane zasady rachunkowości

Wartość rezydualna taboru kolejowego

Spółka na potrzeby prowadzonej działalności gospodarczej używa własne lub leasingowane lokomotywy i wagony, w przypadku których wyodrębnia wartość rezydualną. Wycena wartości rezydualnej taboru oparta jest na cenach złomu określonych klas z uwzględnieniem kosztów doprowadzenia do zbycia. Wartość rezydualna nie podlega amortyzacji w ramach całkowitej wartości początkowej składnika środka trwałego, jednak podlega okresowej weryfikacji.

Zgodnie z Polityką Rachunkowości PKP CARGO S.A. wartość rezydualna weryfikowana jest na koniec każdego roku obrotowego i podlega zmianie w przypadku gdy zmiana ta w istotny sposób wpływa na Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe Spółki.

Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych

Spółka stosuje liniową metodę amortyzacji. Wartość rzeczowych aktywów trwałych podlegającą amortyzacji rozkłada się w sposób systematyczny na przestrzeni okresu użytkowania. Podlegającą amortyzacji wartość początkową danego składnika aktywów ustala się po odjęciu jego wartości rezydualnej.

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

Grunty własne oraz prawa wieczystego użytkowania gruntów nie podlegają amortyzacji.

Szacowane okresy użytkowania oraz metody amortyzacji są weryfikowane na koniec każdego okresu sprawozdawczego, z perspektywnym zastosowaniem wszelkich zmian w szacunkach.

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

Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	od 5 do 75 lat
Urządzenia techniczne i maszyny	od 2 do 40 lat
Środki transportu, w tym:	
Wagony towarowe:	
- część główna wagonów	od 36 do 48 lat
- naprawy okresowe wagonów	od 4 do 6 lat
- przeglądy okresowe wagonów	od 2 do 3 lat
Lokomotywy:	
- część główna lokomotyw	od 24 do 45 lat
- naprawy okresowe lokomotyw	od 4 do 8 lat
- przeglądy okresowe lokomotyw	od 2 do 4 lat
Pozostałe środki transportu	od 2 do 25 lat
Inne środki trwałe	od 2 do 25 lat

Utrata wartości rzeczowych aktywów trwałych

Na każdy dzień bilansowy Spółka dokonuje przeglądu wartości bilansowych posiadanych aktywów trwałych w celu stwierdzenia, czy nie występują przesłanki wskazujące na utratę ich wartości. Jeżeli stwierdzono istnienie przesłanek, szacowana jest wartość odzyskiwalna ośrodka wypracowującego środki pieniężne lub pojedynczego składnika aktywów, w celu ustalenia potencjalnego odpisu z tego tytułu.

Wartość odzyskiwalna ustalana jest jako wyższa spośród dwóch wartości: wartość godziwa pomniejszona o koszty sprzedaży lub wartość użytkowa. Wartość użytkowa odpowiada wartości bieżącej szacunku przyszłych przepływów pieniężnych zdyskontowanych przy użyciu odpowiedniej stopy dyskonta przed opodatkowaniem. Jeżeli wartość odzyskiwalna jest niższa od wartości bilansowej ośrodka wypracowującego środki pieniężne lub pojedynczego składnika aktywów, wartość bilansowa pomniejszana jest do wartości odzyskiwalnej. Stratę z tytułu utraty wartości ujmuje się w wyniku.

Jeśli strata z tytułu utraty wartości ulega odwróceniu, wartość aktywów zwiększana jest do nowej oszacowanej wartości odzyskiwalnej, nieprzekraczającej jednak ich wartości bilansowej jaka byłaby ustalona, gdyby w poprzednich latach nie ujęto straty z tytułu utraty wartości. Odwrócenie straty z tytułu utraty wartości ujmuje się w wyniku.

9. Rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH
Okresy ekonomicznej użyteczności środków trwałych

Spółka określa szacowane okresy użytkowania, a poprzez to stawki amortyzacji dla poszczególnych środków trwałych i aktywów niematerialnych. Szacunek ten opiera się na oczekiwanym okresie ekonomicznej użyteczności aktywów. W przypadku zaistnienia okoliczności powodujących zmianę zakładanego okresu użytkowania następuje zmiana stawek amortyzacji, co z kolei wpływa na wysokość odpisów amortyzacyjnych oraz wartość księgową środków trwałych i aktywów niematerialnych w przyszłych okresach. Przeprowadzona na dzień 31 grudnia 2017 roku weryfikacja okresów ekonomicznej użyteczności środków trwałych nie wykazała konieczności istotnych zmian dotychczas stosowanych stawek amortyzacyjnych.

Wartości rezydualne taboru

Zgodnie z przyjętą Polityką Rachunkowości Spółka na dzień 31 grudnia 2017 roku dokonała weryfikacji wartości rezydualnej taboru kolejowego. Ze względu na odnotowany na rynku wzrost cen złomu w stosunku do cen przyjętych przez Spółkę do wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego w poprzednich okresach, Zarząd Spółki po przeprowadzeniu analizy wpływu tej zmiany na Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za rok 2017, podjął decyzję o dokonaniu aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego. Na dzień 31 grudnia 2017 roku w wyniku aktualizacji wartości rezydualnej Spółka dokonała rozwiązania części odpisu z tytułu trwałej wartości taboru kolejowego bez ważnych świadectw sprawności technicznej w wysokości 27.414 tysięcy złotych. Tabor ten nie podlega amortyzacji i jest ujmowany w wartości rezydualnej.

Istotny wpływ na wycenę wartości rezydualnej taboru kolejowego mają przyjęte ceny poszczególnych klas złomu. Poniżej zamieszczono analizę wrażliwości przedstawiającą zmianę wartości odpisu z tytułu trwałej utraty wartości taboru kolejowego bez ważnych świadectw sprawności technicznej przy wzroście / spadku o 5% cen poszczególnych klas złomu. Analizę wrażliwości przeprowadzono przy zachowaniu niezmienności pozostałych parametrów wyceny.

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Zmiana cen złomu będących podstawą wyceny taboru kolejowego	
		+ 5%	- 5%
Odpis z tytułu trwałej utraty wartości taboru bez ważnych świadectw sprawności technicznej	111 432	(19 183)	20 298

Utrata wartości aktywów trwałych

Zgodnie z MSR 36 na koniec każdego okresu sprawozdawczego Spółka ocenia czy istnieją przesłanki wskazujące na potencjalną utratę wartości składników aktywów trwałych. Na dzień 31 grudnia 2017 roku główną przesłanką wskazującą na potencjalną utratę wartości wybranych aktywów była utrzymująca się niższa wartość rynkowa aktywów netto Spółki od ich wartości bilansowej, wobec czego Spółka zdecydowała o przeprowadzeniu testu na trwałą utratę wartości aktywów.

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

Wartość odzyskiwalna analizowanych aktywów została ustalona w oparciu o oszacowanie ich wartości użytkowej metodą zdyskontowanych przepływów pieniężnych netto na podstawie szczegółowych projekcji finansowych przygotowanych na lata 2018-2027. Zdaniem Zarządu Spółki przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwałe wykorzystywane przez Spółkę mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności.

9. Rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

Poniżej przedstawiono kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości użytkowej testowanego ośrodka wypracowującego środki pieniężne:

- w całym okresie szczegółowej projekcji średnioroczny wzrost (CAGR) przychodów z przewoźnego będzie kształtował się na poziomie 1,6% w ujęciu realnym,
- wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie w całym okresie szczegółowej projekcji 14% rocznych przychodów z działalności operacyjnej w ujęciu realnym,
- średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 5,71% w ujęciu realnym,
- po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 0,0% w ujęciu realnym.

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość bilansową testowanych aktywów na dzień 31 grudnia 2017 roku wobec czego Spółka nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów.

Analizę wrażliwości przeprowadzono dla kluczowych założeń modelu testu na utratę wartości takich jak WACC oraz wskaźnik wzrostu przyszłych przepływów pieniężnych po okresie szczegółowej prognozy. Zmiana WACC o +/- 0,3 p.p. oraz poziomu wzrostu przyszłych przepływów pieniężnych po okresie szczegółowej prognozy o +/- 0,3 p.p. nie powoduje konieczności rozpoznania odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów.



9. Rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

Zmiana stanu rzeczowych aktywów trwałych

Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	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 (zbadane)	130 065	459 286	199 881	4 935 832	23 263	14 003	5 762 330
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Nabycie	-	-	-	-	-	506 492	506 492
Rozliczenie środków trwałych w budowie	-	1 807	14 997	489 671	936	(507 411)	-
Sprzedaż	-	-	(115)	(267)	(153)	-	(535)
Aport	-	-	(1 890)	-	-	-	(1 890)
Likwidacja	-	(4 995)	(2 306)	(290 540)	(306)	(80)	(298 227)
Pozostałe (w tym darowizna)	(686)	(3 284)	(326)	(4 298)	(1 460)	-	(10 054)
Stan na 31 grudnia 2017 roku (zbadane)	129 379	452 814	210 241	5 130 398	22 280	13 004	5 958 116
Skumulowane umorzenie							
Stan na 1 stycznia 2017 roku (zbadane)	-	91 385	138 047	1 787 704	18 431	-	2 035 567
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Koszty amortyzacji	-	18 766	17 129	414 448	1 482	-	451 825
Sprzedaż	-	-	(102)	(107)	(152)	-	(361)
Aport	-	-	(1 385)	-	-	-	(1 385)
Likwidacja	-	(3 390)	(2 180)	(239 430)	(295)	-	(245 295)
Pozostałe (w tym darowizna)	-	(3 280)	(301)	(4 102)	(1 487)	-	(9 170)
Stan na 31 grudnia 2017 roku (zbadane)	-	103 481	151 208	1 958 513	17 979	-	2 231 181
Skumulowana utrata wartości							
Stan na 1 stycznia 2017 roku (zbadane)	1 495	1 678	-	159 137	-	2 460	164 770
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Ujęcie odpisu	-	-	-	-	-	248	248
Rozwiązania odpisu	-	-	-	(27 414)	-	-	(27 414)
Sprzedaż	-	-	-	(49)	-	-	(49)
Likwidacja	-	(1 560)	-	(20 242)	-	(80)	(21 882)
Stan na 31 grudnia 2017 roku (zbadane)	1 495	118	-	111 432	-	2 628	115 673
Wartość netto							
Stan na 1 stycznia 2017 roku (zbadane)	128 570	366 223	61 834	2 988 991	4 832	11 543	3 561 993
<i>w tym leasing finansowy</i>	-	-	3 513	167 126	-	-	170 639
Stan na 31 grudnia 2017 roku (zbadane)	127 884	349 215	59 033	3 060 453	4 301	10 376	3 611 262
<i>w tym leasing finansowy</i>	-	-	4 170	103 319	-	-	107 489

9. Rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	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 2016 roku (zbadane)	123 576	465 446	196 392	4 522 864	23 255	16 574	5 348 107
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Nabycie	-	-	-	-	-	437 532	437 532
Leasing finansowy	-	-	-	1 945	-	-	1 945
Przeklasyfikowanie z APS	6 489	-	-	94 689	-	-	101 178
Rozliczenie środków trwałych w budowie	-	2 768	12 015	417 835	430	(433 048)	-
Dotacje	-	-	-	-	-	(5 407)	(5 407)
Sprzedaż	-	-	(74)	(2 114)	(10)	-	(2 198)
Aport	-	-	(6 546)	-	-	-	(6 546)
Likwidacja	-	(8 928)	(1 903)	(99 303)	(334)	(1 648)	(112 116)
Pozostałe	-	-	(3)	(84)	(78)	-	(165)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	130 065	459 286	199 881	4 935 832	23 263	14 003	5 762 330
Skumulowane umorzenie							
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	-	68 796	126 857	1 414 717	16 698	-	1 627 068
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Koszty amortyzacji	-	24 824	16 180	426 638	2 120	-	469 762
Przeklasyfikowanie z APS	-	-	-	41 234	-	-	41 234
Sprzedaż	-	-	(62)	(647)	(10)	-	(719)
Aport	-	-	(3 215)	-	-	-	(3 215)
Likwidacja	-	(2 235)	(1 710)	(94 199)	(299)	-	(98 443)
Pozostałe	-	-	(3)	(39)	(78)	-	(120)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	-	91 385	138 047	1 787 704	18 431	-	2 035 567
Skumulowana utrata wartości							
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	-	8 022	-	147 799	-	2 502	158 323
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Ujęcie odpisu	-	335	-	-	-	-	335
Przeklasyfikowanie z APS	1 495	-	-	22 451	-	-	23 946
Rozwiązania odpisu	-	-	-	(10 046)	-	-	(10 046)
Sprzedaż	-	-	-	(301)	-	-	(301)
Likwidacja	-	(6 679)	-	(766)	-	(42)	(7 487)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	1 495	1 678	-	159 137	-	2 460	164 770
Wartość netto							
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	123 576	388 628	69 535	2 960 348	6 557	14 072	3 562 716
<i>w tym leasing finansowy</i>	-	-	6 950	186 768	-	-	193 718
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	128 570	366 223	61 834	2 988 991	4 832	11 543	3 561 993
<i>w tym leasing finansowy</i>	-	-	3 513	167 126	-	-	170 639

9. Rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

Na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz na dzień 31 grudnia 2016 roku wartość księgowa taboru należącego do Spółki bez ważnych świadectw sprawności technicznej wynosiła odpowiednio 349.697 tysięcy złotych oraz 267.659 tysięcy złotych.

Świadectwo sprawności technicznej jest dokumentem wystawianym indywidualnie dla każdego pojazdu kolejowego potwierdzającym ważność badań technicznych i tym samym przydatność w procesie przewozowym.

Świadectwo sprawności technicznej jest wystawiane bezpośrednio po wykonanych czynnościach utrzymaniowych na poziomie P4 lub P5 oraz w momencie przekazania do eksploatacji nowych i zmodernizowanych pojazdów. Tabor bez ważnego świadectwa sprawności technicznej stanowi dla Spółki:

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



10. Aktywa niematerialne
Stosowane zasady rachunkowości

Aktywa niematerialne prezentowane są w cenie nabycia lub koszcie wytworzenia pomniejszonym o umorzenie i łączną kwotę odpisów z tytułu trwałej utraty wartości składników aktywów niematerialnych. Do aktywów niematerialnych Spółka zalicza przede wszystkim oprogramowanie komputerowe, licencje oraz autorskie prawa majątkowe. Spółka jako aktywa niematerialne prezentuje również składniki niematerialne będące w okresie dostosowywania, np. wszystkie koszty związane z wdrożeniem systemu komputerowego do momentu jego wdrożenia.

Spółka stosuje liniową metodę amortyzacji. Dla składników posiadających określony okres użytkowania amortyzacja nalicza jest w okresie ekonomicznej użyteczności tego składnika. Spółka na potrzeby kalkulacji amortyzacji stosuje okresy w przedziale od 2 do 10 lat. Spółka nie posiada składników aktywów niematerialnych o nieokreślonym okresie użytkowania.

Okres ekonomicznej użyteczności i metoda amortyzacji podlegają weryfikacji na koniec każdego okresu sprawozdawczego, a skutki zmian szacunków rozlicza się prospektywnie. Przeprowadzona na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku weryfikacja okresów ekonomicznej użyteczności aktywów niematerialnych nie wykazała konieczności zmian dotychczas stosowanych stawek amortyzacyjnych.

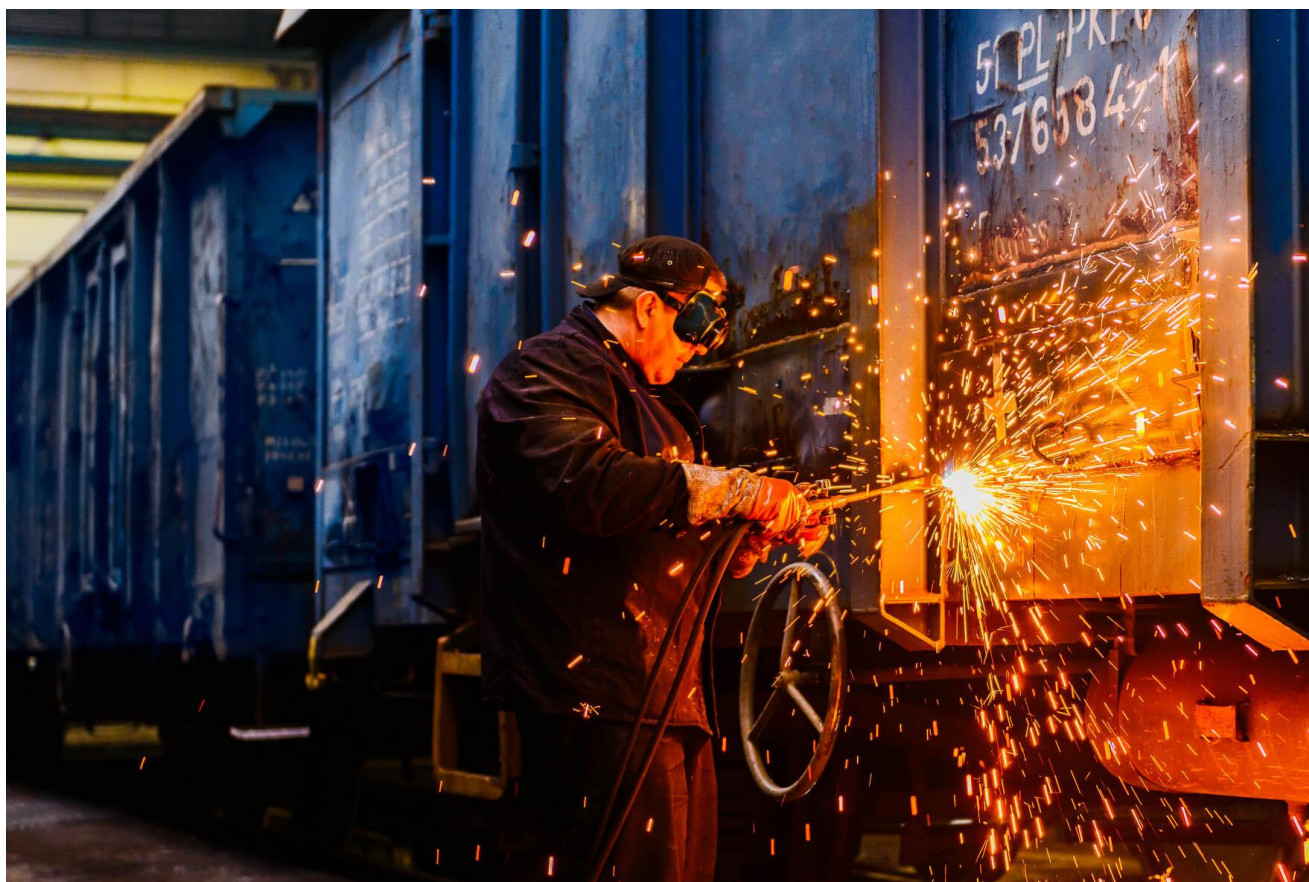
Na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku Spółka nie stwierdziła również konieczności rozpoznania odpisu aktualizującego wartość aktywów niematerialnych w trakcie dostosowywania.

Zmiana stanu aktywów niematerialnych

Rok zakończony 31 grudnia 2017 (zbadane)	Licencje - oprogramowanie komputerowe	Inne aktywa niematerialne	Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	Razem
Wartość brutto				
Stan na 1 stycznia 2017 roku (zbadane)	152 580	6 877	9 035	168 492
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>				
Nabycie	-	-	4 734	4 734
Rozliczenie aktywów niematerialnych w trakcie dostosowywania	11 379	-	(11 379)	-
Stan na 31 grudnia 2017 roku (zbadane)	163 959	6 877	2 390	173 226
Skumulowane umorzenie				
Stan na 1 stycznia 2017 roku (zbadane)	111 183	6 531	-	117 714
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>				
Koszty amortyzacji	15 610	341	-	15 951
Stan na 31 grudnia 2017 roku (zbadane)	126 793	6 872	-	133 665
Wartość netto				
Stan na 1 stycznia 2017 roku (zbadane)	41 397	346	9 035	50 778
Stan na 31 grudnia 2017 roku (zbadane)	37 166	5	2 390	39 561

10. Aktywa niematerialne (cd.)

Rok zakończony 31 grudnia 2016 (zbadane)	Licencje - oprogramowanie komputerowe	Inne aktywa niematerialne	Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	Razem
Wartość brutto				
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	141 172	6 877	15 837	163 886
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>				
Nabycie	-	-	6 335	6 335
Rozliczenie aktywów niematerialnych w trakcie dostosowywania	13 137	-	(13 137)	-
Likwidacja	(1 729)	-	-	(1 729)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	152 580	6 877	9 035	168 492
Skumulowane umorzenie				
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	98 758	5 892	-	104 650
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>				
Koszty amortyzacji	14 154	639	-	14 793
Likwidacja	(1 729)	-	-	(1 729)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	111 183	6 531	-	117 714
Wartość netto				
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	42 414	985	15 837	59 236
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	41 397	346	9 035	50 778



11. Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach
Stosowane zasady rachunkowości

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

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek zależnych na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku przedstawiają się następująco:

L.p.	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Spółkę	
				Stan na 31/12/2017	Stan na 31/12/2016
1	PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy, przeładunek towarów oraz sprzedaż hurtowa i detaliczna odpadów i złomu	Małaszewicze	100,0%	100,0%
2	PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o.	Działalność usługowa w zakresie przeładunku towarów w pozostałych punktach przeładunkowych	Żurawica	100,0%	100,0%
3	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	Działalność w zakresie kompleksowej obsługi bocznic	Warszawa	100,0%	100,0%
4	PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	Obsługa spedycyjna	Warszawa	100,0%	100,0%
5	PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego	Warszawa	100,0%	100,0%
6	PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	Działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów oraz odzysk surowców	Warszawa	100,0%	100,0%
7	CARGOTOR Sp. z o.o.	Zarządzanie infrastrukturą logistyczną i usługową w postaci bocznic kolejowych i torów, udostępnianie tej infrastruktury przewoźnikom kolejowym	Warszawa	100,0%	100,0%
8	ONECARGO Sp. z o.o.	Transport kolejowy towarów	Warszawa	100,0%	100,0%
9	ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy	Warszawa	100,0%	100,0%
10	Advanced World Transport B.V. ⁽¹⁾	Działalność holdingowa i finansowa	Amsterdam	100,0%	80,0%

⁽¹⁾ W dniu 2 listopada 2017 roku nastąpiło nabycie 20% udziałów AWT B.V. w związku z wykonaniem opcji put przez Minezit S.E. (zwanym dalej "MSE") będącym udziałowcem mniejszościowym spółki AWT B.V. Szczegółowe informacje zostały opisane w **Nocie 22** niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

11. Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsiębiorstwach (cd.)

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

L.p.	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Jednostkę zależną (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2017	Stan na 31/12/2016
11	Transgaz S.A.	Agencja transportowa	Zalesie k. Małaszewicz	64,0%	64,0%
12	Trade Trans Finance Sp. z o.o.	Obsługa finansowo-księgowa	Warszawa	100,0%	100,0%
13	PPHU "Ukpol" Sp. z o.o.	Przeładunek towarów, usługi handlowe	Werchrata	100,0%	100,0%
14	Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.	Przeładunek towarów, skład celny	Braniewo	100,0%	100,0%
15	PKP CARGO CONNECT GmbH	Obsługa celna i spedycyjna	Hamburg	100,0%	100,0%



11. Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach (cd.)

Informacje na temat jednostek zależnych pośrednio (należące do **AWT B.V.**) są następujące:

L.p.	Nazwa jednostki zależnej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Jednostkę zależną (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2017	Stan na 31/12/2016
16	Advanced World Transport a.s.	Świadczenie kompleksowych usług: przewozy kolejowe, spedycja kolejowa, obsługa bocznicy, naprawy taboru	Ostrawa	100,0%	100,0%
17	AWT ROSCO a.s.	Zarządzanie taborem, wynajem taboru	Ostrawa	100,0%	100,0%
18	AWT Čechofracht a.s.	Spedycja kolejowa oraz obsługa celna	Praga	100,0%	100,0%
19	AWT Rekultivace a.s.	Świadczenie kompleksowych usług: rekultywacja terenu, usługi budowlane, gospodarowanie odpadami, projektowanie zagospodarowania przestrzennego	Hawierzów-Sucha Średnia	100,0%	100,0%
20	AWT Rail HU Zrt.	Świadczenie kompleksowych usług: przewozy kolejowe, spedycja kolejowa, obsługa bocznicy	Budapeszt	100,0%	100,0%
21	AWT Coal Logistics s.r.o. ⁽¹⁾	Spedycja kolejowa	Praga	-	100,0%
22	AWT Rail SK, a. s	Przewozy kolejowe, spedycja kolejowa	Bratysława	100,0%	100,0%
23	AWT DLT s.r.o.	Usługi bocznicy	Kladno	100,0%	100,0%
24	AWT Trading s.r.o.	Handel produktami przeznaczonymi dla wojska	Pietwałd	100,0%	100,0%
25	AWT Rekultivace PL Sp. z o.o.	Świadczenie kompleksowych usług: rekultywacja terenu, usługi budowlane, gospodarowanie odpadami, projektowanie zagospodarowania przestrzennego	Cieszyn	100,0%	100,0%
26	RND s.r.o.	Spedycja kolejowa, monitoring przewozów	Ołomuniec	51,0%	51,0%

⁽¹⁾ Z dniem 1 czerwca 2017 roku nastąpiło połączenie dwóch spółek z Grupy AWT: Advanced World Transport a.s. przejęła w całości spółkę AWT Coal Logistics s.r.o., w wyniku czego AWT Coal Logistics s.r.o. przestała istnieć jako odrębny podmiot.

11. Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach (cd.)

Szczegółowe informacje o jednostkach stowarzyszonych Spółki na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz na dzień 31 grudnia 2016 roku przedstawiają się następująco:

L.p.	Nazwa jednostki stowarzyszonej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Spółkę (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2017	Stan na 31/12/2016
1	COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	Obsługa morsko-lądowa kontenerowych ładunków	Gdynia	20,0%	20,0%

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

L.p.	Nazwa jednostki stowarzyszonej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Jednostkę zależną (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2017	Stan na 31/12/2016
2	Rentrans Cargo Sp. z o.o.	Transport kolejowy	Szczecin	29,3%	29,3%

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

L.p.	Nazwa jednostki stowarzyszonej	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Jednostkę zależną (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2017	Stan na 31/12/2016
3	CD Logistics, a.s.	Spedycja kolejowa	Praga	22,0%	22,0%
4	DEPOS Horni Sucha, a.s.	Zarządzanie składowiskiem odpadów	Horni Sucha	20,6%	20,6%

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

L.p.	Nazwa wspólnego przedsięwzięcia (współkontrolowanej jednostki)	Podstawowa działalność	Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności	Procentowa wielkość udziałów posiadanych przez Spółkę i Jednostki zależne (wartości nominalne)	
				Stan na 31/12/2017	Stan na 31/12/2016
1	Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	Obsługa terminalowa w transporcie intermodalnym, usługi przeładunku zabezpieczenia wysyłki towarów paletyzowanych, masowych towarów hutniczych	Sławków	50,0%	50,0%
2	POL - RAIL S.r.l.	Transport kolejowy międzynarodowy	Rzym	50,0%	50,0%
3	LEX Logistics Express, s.r.o. ⁽¹⁾	Działalność spedycyjna i transportowa oraz wynajem nieruchomości	Praga	-	50,0%

⁽¹⁾ W dniu 6 czerwca 2017 roku AWT Čechofracht a.s. dokonała sprzedaży 50% posiadanych udziałów w kapitale zakładowym spółki Lex Logistics Express s.r.o., tym samym Lex Logistics Express s.r.o. przestał być podmiotem powiązany ze Spółką.

11. Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsiębiorstwach (cd.)

Zestawienie inwestycji w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsiębiorstwach

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Advanced World Transport B.V.	499 677	427 300
CARGOTOR Sp. z o.o.	20 182	20 182
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	1 100	1 100
ONECARGO Sp. z o.o.	5	5
ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.	5	5
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	84 686	84 181
PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	40 439	40 439
PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka - Żurawica Sp. z o.o.	10 703	10 703
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	12 676	12 676
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	10 092	16 319
POL - RAIL S.r.l.	1 870	1 870
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	123 194	123 194
Razem	804 629	737 974

Zmiana wartości inwestycji w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsiębiorstwach

Inwestycje w jednostkach:	zależnych	stowarzyszonych i wspólnych przedsiębiorstwach	Razem
Stan na 1 stycznia 2017 roku (zbadane)	735 004	2 970	737 974
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>			
Nabycie ⁽¹⁾	72 882	-	72 882
Odpis aktualizujący ⁽²⁾	(6 227)	-	(6 227)
Stan na 31 grudnia 2017 roku (zbadane)	801 659	2 970	804 629
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	<i>(8 923)</i>	<i>(1 018)</i>	<i>(9 941)</i>
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	731 673	2 970	734 643
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>			
Nabycie	3 331	-	3 331
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	735 004	2 970	737 974
<i>w tym odpis aktualizujący</i>	<i>(2 696)</i>	<i>(1 018)</i>	<i>(3 714)</i>

⁽¹⁾ W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku pozycja obejmuje głównie nabycie 20% udziałów AWT B.V. w związku z wykonaniem opcji put przez MSE będącym udziałowcem mniejszościowym spółki AWT B.V. Szczegółowe informacje na temat wykonania opcji put zostały zaprezentowane w **Nocie 22** niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego. Dodatkowo pozycja obejmuje objęcie nowoutworzonych udziałów w spółce PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. pokrytych wkładem niepieniężnym.

⁽²⁾ W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku pozycja obejmuje odpis aktualizujący wartość udziałów w spółce PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.

Na dzień 31 grudnia 2017 roku jednostka zależna AWT B.V. przeprowadziła test na trwałą utratę wartości aktywów Grupy AWT. Główną przesłanką stanowiło zatwierdzenie planu restrukturyzacji głównego kontrahenta Grupy AWT, które w sposób istotny wpłynęło na prognozowane przepływy pieniężne.

Wartość odzyskiwalna analizowanych aktywów została ustalona w oparciu o oszacowanie ich wartości użytkowej metodą zdyskontowanych przepływów pieniężnych netto na podstawie szczegółowych projekcji finansowych przygotowanych na lata 2018-2027. Zdaniem Spółki przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwałe wykorzystywane przez Grupę AWT mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności.

11. Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach (cd.)

Kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości użytkowej testowanego ośrodka wypracowującego środki pieniężne były następujące:

- a) za ośrodek wypracowujący środki pieniężne uznano całość aktywów należących do Grupy AWT, które głównie są wykorzystywane do obsługi klientów na czeskim rynku kolejowym,
- b) wolumen przewożonych ładunków dla istotnego klienta przyjęto na poziomie zaplanowanego wydobycia węgla oraz uwzględniono plan likwidacji poszczególnych kopalń, co ma nastąpić w 2023 roku,
- c) przyjęcie średniego ważonego kosztu kapitału po opodatkowaniu (WACC) na poziomie 5,63% w ujęciu realnym (uwzględniono premię za specyficzne ryzyko związane z głównym klientem),
- d) wzrost wynagrodzeń w okresie rezydualnym na poziomie 0,15% w ujęciu realnym, w przypadku pozostałych parametrów nie założono wzrostu.

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

Analizę wrażliwości przeprowadzono dla kluczowych założeń modelu testu na utratę wartości takich jak WACC oraz wskaźnik wzrostu przyszłych przepływów pieniężnych po okresie szczegółowej prognozy. Zmiana WACC o +/- 0,3 p.p. oraz poziomu wzrostu przyszłych przepływów pieniężnych po okresie szczegółowej prognozy o +/- 0,3 p.p. nie powoduje konieczności rozpoznania odpisu aktualizującego wartość udziałów w AWT B.V.



12. Pozostałe aktywa finansowe
Stosowane zasady rachunkowości

Na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku Spółka w ramach pozostałych aktywów finansowych prezentowała następujące kategorie:

a) Pożyczki i należności

Pożyczki i należności to niepochodne instrumenty finansowe o stałych lub możliwych do określenia płatnościach, nienotowane na aktywnym rynku. Spółka do pożyczek i należności klasyfikuje: lokaty bankowe z terminem zapadalności powyżej trzech miesięcy oraz należności z tytułu udzielonego finansowania w ramach systemu cash pool. Pożyczki i należności wyceniane są według zamortyzowanego kosztu z zastosowaniem metody efektywnej stopy procentowej z uwzględnieniem utraty wartości, z wyjątkiem tych aktywów, dla których efekt dyskontowania jest niematerialny.

b) Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży (DDS)

W Spółce aktywami finansowymi dostępnymi do sprzedaży są inwestycje kapitałowe nienotowane na aktywnym rynku, których wartości godziwej nie da się wiarygodnie wycenić. Są one wyceniane w koszcie pomniejszonym o utratę wartości. Dywidendę z instrumentów kapitałowych DDS ujmuje się w wynik w chwili nabycia przez Spółkę prawa do dywidendy.

Dodatkowo, w ramach pozycji pozostałych aktywów finansowych Spółka prezentuje pochodne instrumenty finansowe typu forward. Instrumenty te stanowią zabezpieczenie przyszłych przepływów pieniężnych, które opisano w **Nocie 28** niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego. W momencie ustanowienia zabezpieczenia Spółka wyznacza i odpowiednio dokumentuje powiązanie zabezpieczające, cel zarządzania ryzykiem oraz strategię ustanowienia zabezpieczenia. Efektywna część zysków lub strat związanych z instrumentem zabezpieczającym jest ujmowana w pozostałych całkowitych dochodach. Nieefektywna część zysków lub strat związanych z instrumentem zabezpieczającym jest ujmowana w wyniku finansowym okresu, chyba że jest nieistotna wartościowo. Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach zyski/straty związane z wyceną instrumentu zabezpieczającego ujmuje się wyniku finansowym w momencie, w którym pozycja zabezpieczana wpływa na wynik finansowy.

Struktura pozostałych aktywów finansowych

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Instrumenty pochodne		
Forwardy walutowe	10 545	235
Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży		
Udziały i akcje w jednostkach polskich ⁽¹⁾	6 021	6 021
Pożyczki i należności		
Lokaty powyżej 3 miesięcy	250 801	-
Cash pool	22 910	-
Razem	290 277	6 256
Aktywa długoterminowe	8 647	6 169
Aktywa krótkoterminowe	281 630	87
Razem	290 277	6 256

⁽¹⁾ Wartość odpisu aktualizującego inwestycje w udziały i akcje na dzień 31 grudnia 2017 roku wynosiła 11.811 tysięcy złotych, natomiast na dzień 31 grudnia 2016 roku wynosiła 11.833 tysięcy złotych.

13. Pozostałe aktywa niefinansowe

Struktura pozostałych aktywów niefinansowych

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	22 994	14 673
Ubezpieczenia	7 430	7 159
Usługi informatyczne	250	1 049
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	561	745
Pozostałe		
Zaliczki na zakup niefinansowych aktywów trwałych	1 059	3 697
Inne	166	555
Razem	32 460	27 878
Aktywa długoterminowe	4 484	8 162
Aktywa krótkoterminowe	27 976	19 716
Razem	32 460	27 878

14. Zapasy
Stosowane zasady rachunkowości

Zapasy wyceniane są w koszcie lub wartości netto możliwej do uzyskania, zależnie od tego, która jest niższa. Rozchody zapasów dokonywane są metodą FIFO. Wartość możliwą do uzyskania stanowi szacunkowa cena sprzedaży zapasów pomniejszona o wszelkie koszty niezbędne do doprowadzenia sprzedaży do skutku. Spółka tworzy odpisy aktualizujące wartość zapasów w przypadku występowania zapasu zbędnego lub uszkodzonego oraz w przypadku, gdy cena sprzedaży netto tego zapasu jest niższa niż jego wartość bilansowa. Odpis aktualizujący wartość zapasów ustalany jest na podstawie analizy przydatności przeprowadzanej co najmniej na koniec każdego roku obrotowego. Na podstawie tej analizy dokonuje się odpisów aktualizujących wartość zapasów nieprzydatnych z punktu widzenia Spółki.

Struktura zapasów

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Materiały ⁽¹⁾	89 661	65 148
Odpisy aktualizujące	(3 235)	(5 447)
Razem	86 426	59 701

⁽¹⁾ W ciągu roku obrotowego zakończonego 31 grudnia 2017 roku wzrost wartości zapasów jest głównie efektem podjętej przez Spółkę decyzji o fizycznej likwidacji składników taboru kolejowego z przeznaczeniem na odzysk części zamiennych oraz złomu. Wartość rezydualna składników taboru ujętych w trakcie 2017 roku w pozycji zapasów wyniosła 30.355 tysięcy złotych.

Zestawienie zmian odpisu aktualizującego wartość zapasów

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Stan na początek okresu sprawozdawczego	5 447	9 381
Zawiązanie	116	-
Rozwiązanie	-	(1 559)
Wykorzystanie	(2 328)	(2 375)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	3 235	5 447

15. Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności
Stosowane zasady rachunkowości

Należności handlowe stanowią kwoty należne od klientów za wykonane usługi lub sprzedane materiały w toku zwykłej działalności gospodarczej przedsiębiorstwa. Jeżeli spłaty należności można oczekiwać w ciągu jednego roku (lub w zwykłym cyklu działalności gospodarczej przedsiębiorstwa, jeżeli jest dłuższy), należności klasyfikuje się jako aktywa obrotowe. W przeciwnym wypadku, wykazuje się jako aktywa trwałe.

Należności handlowe ujmuje się początkowo w wartości godziwej, przy czym wartością godziwą na moment początkowego rozpoznania należności jest wartość nominalna wynikająca z wystawionych faktur sprzedaży. Po początkowym ujęciu należności handlowe oraz pozostałe należności o charakterze finansowym wycenia się w wysokości zamortyzowanego kosztu przy zastosowaniu metody efektywnej stopy procentowej, z uwzględnieniem odpisów aktualizujących z tytułu utraty wartości. Pozostałe należności niestanowiące aktywów finansowych wycenia się na dzień kończący okres sprawozdawczy w kwocie wymagającej zapłaty.

Odpisów aktualizujących wartość należności dokonuje się, gdy istnieją obiektywne dowody na to, że Spółka nie będzie w stanie otrzymać należnych kwot. Zgodnie ze stosowaną polityką rachunkowości tworzone są:

- a) specyficzne odpisy aktualizujące wartość:
- należności od dłużników postawionych w stan likwidacji lub upadłości - do wysokości 100%,
 - od dłużników w przypadku oddalenia wniosku o ogłoszenie upadłości - do wysokości 100%,
 - należności od dłużników objętych postępowaniem ugodowym lub układowym - do wysokości 100%,
 - należności kwestionowane przez dłużnika - do wysokości 100%,
 - należności od dłużników objętych postępowaniem naprawczym - do wysokości 100%,
 - należności dochodzone na drodze sądowej - do wysokości 100%;
- b) ogólne odpisy aktualizujące wartość:
- należności przeterminowanych w przedziale 6 do 12 miesięcy - do wysokości 50% kwoty należności,
 - należności przeterminowanych w przedziale powyżej 12 miesięcy - do wysokości 100% kwoty należności.

Kwotę odpisu aktualizującego wartość należności stanowi różnica pomiędzy bieżącą wartością księgową a niższą od niej wartością odzyskiwalną. Odpis aktualizujący wartość należności ujmowany jest jako pozostałe koszty operacyjne.


ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH

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

Struktura należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Należności z tytułu dostaw i usług	509 248	455 619
Odpis aktualizujący należności z tytułu dostaw i usług	(48 204)	(47 657)
	461 044	407 962
Pozostałe		
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	-	7
Rozrachunki publicznoprawne	1 238	4 583
Rozrachunki z tytułu VAT	21 953	-
Pozostałe rozrachunki	2 372	1 055
Razem	486 607	413 607
Aktywa krótkoterminowe	486 607	413 607
Razem	486 607	413 607

15. Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności (cd.)

Analiza wiekowa należności z tytułu dostaw i usług

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Należności nieprzeterminowane	431 595	385 863
Należności przeterminowane:		
do 30 dni	23 679	14 060
od 31 do 90 dni	2 823	1 733
od 91 do 180 dni	2 186	5 880
od 181 do 365 dni	360	64
powyżej 365 dni	401	362
Razem	461 044	407 962
Średni wiek należności (dni)	47	46

Zmiany stanu odpisów aktualizujących na należności z tytułu dostaw i usług

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Stan na początek okresu sprawozdawczego	47 657	58 008
Zawiązanie	4 298	3 760
Rozwiązanie	(2 037)	(2 631)
Wykorzystanie	(576)	(12 153)
Wycena walutowa	(1 138)	673
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	48 204	47 657

16. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Stosowane zasady rachunkowości

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

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	49 270	152 895
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	246 640	459 095
Razem	295 910	611 990
W tym środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania	22 782	6 845

Spadek wartości lokat bankowych do 3 miesięcy jest spowodowany zmianą okresu na jaki zawierane są lokaty bankowe. Na dzień 31 grudnia 2017 roku część lokat bankowych zawarta jest na okres powyżej 3 miesięcy prezentowanych w ramach pozostałych krótkoterminowych aktywów finansowych.

Na dzień 31 grudnia 2017 oraz na dzień 31 grudnia 2016 roku środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmują głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadów i gwarancji.

17. Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży

Zmiana stanu aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży

	Grunty	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej	Środki transportu	Razem
Stan na 1 stycznia 2017 roku (zbadane)	1 817	4 183	-	6 000
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>				
Sprzedaż	(1 817)	(4 183)	-	(6 000)
Stan na 31 grudnia 2017 roku (zbadane)	-	-	-	-
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	6 811	4 183	33 067	44 061
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>				
Sprzedaż	-	-	(2 063)	(2 063)
Przeklasyfikowanie do pozycji rzeczowych aktywów trwałych	(4 994)	-	(31 004)	(35 998)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	1 817	4 183	-	6 000

18. Kapitał własny

Stosowane zasady rachunkowości

Kapitał zakładowy w sprawozdaniu finansowym wykazuje się w wysokości określonej w Statucie niezależnie od wpisu w Krajowym Rejestrze Sądowym (przewaga treści merytorycznej nad formą prawną).

Kapitał zakładowy

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239 346	2 239 346

Na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz na dzień 31 grudnia 2016 roku kapitał zakładowy Spółki składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 50 złotych każda. W pełni pokryte akcje zwykłe, o wartości nominalnej 50 złotych, są równoważne pojedynczemu głosowi na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy i posiadają prawo do dywidendy.

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

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Spółki.

18. Kapitał własny (cd.)

Kapitał zapasowy

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Kapitał zapasowy, w tym:	589 202	589 202
Nadwyżka wartości emisji ponad wartość nominalną akcji (agio)	201 260	201 260
Odpisy z zysku (tworzone ustawowo)	48 712	48 712
Odpisy z zysku (ponad ustawową wartość)	199 248	199 248
Kapitał utworzony z umorzenia akcji	139 982	139 982

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

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zapasowym Spółki.

Zyski zatrzymane

Zyski zatrzymane Spółki obejmują:

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

W dniu 30 maja 2017 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwałę w sprawie zatwierdzenia Jednostkowego Sprawozdania Finansowego Spółki za rok 2016 oraz pokrycia straty za rok 2016 z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych.

Do dnia zatwierdzenia niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego Zarząd Spółki nie podjął uchwały w zakresie rekomendacji co do podziału zysku netto za 2017 rok.

19. Zysk / (strata) na akcję

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

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Zysk / (strata) wykorzystany do wyliczenia podstawowego zysku / (straty) na akcję	93 967	(68 565)

Podstawowy zysk / (strata) na akcję

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917
Podstawowy zysk / (strata) na akcję (PLN na akcję)	2,10	(1,53)

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.

19. Zysk / (strata) na akcję

Rozwodniony zysk / (strata) na akcję

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917
Rozwodniony zysk / (strata) na akcję (PLN na akcję)	2,10	(1,53)

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku nie wystąpiły transakcje o charakterze rozładującym.

20. Kredyty bankowe i pożyczki

Stosowane zasady rachunkowości

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

Struktura kredytów bankowych i pożyczek

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Kredyty bankowe inwestycyjne	1 430 500	1 348 394
Razem	1 430 500	1 348 394
Zobowiązania długoterminowe	1 211 148	1 170 224
Zobowiązania krótkoterminowe	219 352	178 170
Razem	1 430 500	1 348 394



20. Kredyty bankowe i pożyczki (cd.)
Podsumowanie umów kredytowych

Umowy kredytów inwestycyjnych zawierane były głównie na finansowanie planu inwestycyjnego oraz akwizycji. W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku stopą referencyjną dla umów kredytowych były WIBOR 1M, 3M oraz 6M powiększony o marżę, a także EURIBOR 3M powiększony o marżę. Umowy były zawierane na okres powyżej 5 lat. Spłata zaciągniętych zobowiązań wynikających z zawartych umów kredytowych jest dokonywana w PLN i EUR. Szczegóły dotyczące kredytów bankowych Spółki zostały przedstawione poniżej:

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Zabezpieczenia	Termin spłaty	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Kredyt inwestycyjny	mBank S.A.	Bankowy tytuł egzekucyjny	30/06/2017	-	4 210
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A. ⁽¹⁾	Bankowy tytuł egzekucyjny	31/12/2017	822	9 840
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	Bankowy tytuł egzekucyjny	31/03/2021	275 341	377 478
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	Brak zabezpieczeń	29/05/2020	42 578	59 608
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	Oświadczenie notarialne o poddaniu się egzekucji	20/12/2026	60 072	66 373
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego	Oświadczenie notarialne o poddaniu się egzekucji	20/12/2026	340 421	75 884
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	Oświadczenie notarialne o poddaniu się egzekucji	31/12/2026	617 489	649 759
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju ⁽²⁾	Brak zabezpieczeń	25/09/2027	-	42 748
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	Brak zabezpieczeń	29/08/2031	93 777	62 494
Razem				1 430 500	1 348 394

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

⁽²⁾ Umowa kredytowa zawarta przez Spółkę z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju przeznaczona na refinansowanie zakupu udziałów w spółce AWT B.V. została w całości spłacona przed terminem w dniu 27 marca 2017 roku.

20. Kredyty bankowe i pożyczki (cd.)

Niewykorzystane linie kredytowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	31/12/2016	PLN	-	50 500
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	19/07/2020	EUR	68 549	113 918
Kredyt inwestycyjny	Bank Gospodarstwa Krajowego ⁽¹⁾	27/12/2017	EUR	-	300 171
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	31/12/2016	PLN	-	155 000
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju	31/12/2016	EUR	-	398 160
Kredyt w rachunku bieżącym	mBank S.A. ⁽²⁾	31/05/2017	PLN	-	100 000
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A. ⁽³⁾	25/05/2018	PLN	100 000	-
Razem				168 549	1 117 749

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

⁽²⁾ W dniu 31 maja 2017 roku zakończyła się umowa o kredyt w rachunku bieżącym zawarta z mBank S.A.

⁽³⁾ W dniu 26 maja 2017 roku została zawarta umowa o kredyt w rachunku bieżącym z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. Powyższe zmiany w zakresie umów o kredyt w rachunku bieżącym wynikają ze zmiany banku obsługującego umowę cash pooling, którą objęte są wybrane spółki z Grupy PKP CARGO.

Naruszenie postanowień umów kredytowych

Według stanu na dzień 31 grudnia 2017 roku nie doszło do naruszenia warunków umów kredytowych.

21. Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego

Stosowane zasady rachunkowości

Spółka klasyfikuje umowy leasingowe jako leasing finansowy, gdy w ramach zawartej umowy zasadniczo całe potencjalne korzyści oraz ryzyko wynikające z posiadania przedmiotu leasingu przenoszone jest na leasingobiorcę. Wszelkie pozostałe rodzaje leasingu traktowane są jako leasing operacyjny.

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

Struktura zobowiązań z tytułu leasingu finansowego

Na dzień 31 grudnia 2017 roku Spółka w ramach obowiązujących umów leasingu finansowego użytkowała wagony towarowe, samochody oraz sprzęt informatyczny. Aktualnie obowiązujące umowy zawierane były na okres od 3 do 7 lat. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR były EURIBOR 3M i 6M, natomiast dla umów zawartych w PLN - WIBOR 1M i 3M.

21. Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego (cd.)

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)			Stan na 31/12/2016 (zbadane)		
	Opłaty minimalne	Przyszłe obciążenia finansowe	Wartość bieżąca opłat minimalnych	Opłaty minimalne	Przyszłe obciążenia finansowe	Wartość bieżąca opłat minimalnych
Nie dłużej niż 1 rok	31 464	(395)	31 069	44 669	(1 493)	43 176
Dłużej niż 1 rok i do 5 lat	3 327	(19)	3 308	36 605	(446)	36 159
Razem	34 791	(414)	34 377	81 274	(1 939)	79 335
Długoterminowe	3 327	(19)	3 308	36 605	(446)	36 159
Krótkoterminowe	31 464	(395)	31 069	44 669	(1 493)	43 176
Razem	34 791	(414)	34 377	81 274	(1 939)	79 335

22. Pozostałe zobowiązania finansowe
Struktura pozostałych zobowiązań finansowych

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Instrumenty pochodne		
Zobowiązanie netto z tytułu wyceny opcji put /call na udziały niedające kontroli ⁽¹⁾	-	39 761
Pozostałe		
Cash pool	-	19 218
Razem	-	58 979
Zobowiązania krótkoterminowe	-	58 979
Razem	-	58 979

⁽¹⁾ W dniu 4 maja 2017 roku Spółka otrzymała od MSE informację o skorzystaniu z posiadanej opcji put na sprzedaż 20% udziałów w AWT B.V. Po skorzystaniu przez MSE z opcji put, instrumenty finansowe wygasły, a w ich miejsce powstało zobowiązanie z tytułu nabycia udziałów w AWT B.V. Zgodnie z przyjętą Polityką Rachunkowości Spółki w momencie realizacji jednego z instrumentów opcyjnych ich wycena koryguje wartość nabywanych udziałów. Z uwagi na powyższe wartość dodatkowych 20% udziałów w AWT B.V. ujęta w pozycji Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach wyniosła 72.377 tysięcy złotych. W dniu 20 czerwca 2017 roku Zarząd Spółki podpisał porozumienie z MSE regulujące sposób realizacji wspólnego projektu w oparciu, o które miało nastąpić rozliczenie opcji put na 20% udziałów AWT B.V. W dniu 3 października 2017 roku Spółka otrzymała zawiadomienie o odstąpieniu przez MSE od zawartego Porozumienia. Jednocześnie MSE wezwał Spółkę do zapłaty ceny opcji sprzedaży 15.000 udziałów stanowiących 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT B.V. w wysokości 27.000 tysięcy EUR w terminie 20 dni roboczych od daty otrzymania zawiadomienia o odstąpieniu. W dniu 2 listopada 2017 roku nastąpiła płatność i przeniesienie własności pozostałych 20% udziałów w kapitale zakładowym AWT B.V. na rzecz Spółki.



23. Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Spółkę składają się z trzech głównych kategorii: kredytów bankowych i pożyczek, leasingu finansowego oraz pozostałych zobowiązań finansowych (za wyjątkiem zobowiązania netto z tytułu wyceny opcji put / call na udziały niedające kontroli).

Zadłużenie netto

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Kredyty bankowe i pożyczki	1 430 500	1 348 394
Leasing finansowy	34 377	79 335
Pozostałe	-	19 218
Razem zadłużenie	1 464 877	1 446 947
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	295 910	611 990
Lokaty powyżej 3 miesięcy	250 801	-
Inne	22 910	-
Razem zadłużenie netto	895 256	834 957
EBITDA	591 839	443 733
Zadłużenie netto / EBITDA	1,51	1,88

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

Stan na 31/12/2017 (zbadane)	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej EUR	Razem
Kredyty bankowe i pożyczki	936 230	494 270	1 430 500
Leasing finansowy	3 116	31 261	34 377
Razem	939 346	525 531	1 464 877
Zobowiązania zmiennoprocentowe	939 346	523 382	1 462 728
Zobowiązania stałoprocentowe	-	2 149	2 149
Razem	939 346	525 531	1 464 877

Stan na 31/12/2016 (zbadane)	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej EUR	Razem
Kredyty bankowe i pożyczki	1 143 643	204 751	1 348 394
Leasing finansowy	15 055	64 280	79 335
Pozostałe	19 218	-	19 218
Razem	1 177 916	269 031	1 446 947
Zobowiązania zmiennoprocentowe	1 158 698	258 475	1 417 173
Zobowiązania stałoprocentowe	19 218	10 556	29 774
Razem	1 177 916	269 031	1 446 947

23. Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing finansowy	Pozostałe	Razem
Stan na 1 stycznia 2017 roku (zbadane)	1 348 394	79 335	19 218	1 446 947
Wpływy z tytułu zaciągniętego zadłużenia	326 549	-	-	326 549
Koszty prowizji	1 416	-	-	1 416
Naliczenie odsetek	25 960	1 198	257	27 415
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:				
Spłaty kapitału	(228 051)	(41 831)	(19 218)	(289 100)
Zapłacone odsetki	(26 094)	(1 198)	(257)	(27 549)
Koszty prowizji	(1 416)	-	-	(1 416)
Wycena walutowa	(16 258)	(3 127)	-	(19 385)
Stan na 31 grudnia 2017 roku (zbadane)	1 430 500	34 377	-	1 464 877
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	589 219	124 247	25 057	738 523
Wpływy z tytułu zaciągniętego zadłużenia	884 467	1 946	-	886 413
Koszty prowizji	1 213	-	-	1 213
Naliczenie odsetek	15 897	2 956	461	19 314
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:				
Spłaty kapitału	(131 143)	(50 376)	(5 839)	(187 358)
Zapłacone odsetki	(14 940)	(2 956)	(461)	(18 357)
Koszty prowizji	(1 213)	-	-	(1 213)
Wycena walutowa	4 894	3 518	-	8 412
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	1 348 394	79 335	19 218	1 446 947

24. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania
Stosowane zasady rachunkowości

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

Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz zakupu niefinansowych aktywów trwałych w początkowym ujęciu wykazuje się w wartości godziwej. W okresie późniejszym zobowiązania o charakterze finansowym wykazuje się według zamortyzowanego kosztu, stosując metodę efektywnej stopy procentowej. Pozostałe zobowiązania o charakterze niefinansowym wycenia się w kwocie wymagającej zapłaty.

Struktura zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	252 490	206 603
Rozliczenia międzyokresowe bierne kosztów	23 557	22 127
Zobowiązania z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych	127 846	70 866
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadła, gwarancje)	30 057	14 311
Zobowiązania publiczno-prawne	49 608	81 168
Rozrachunki z pracownikami	64 748	58 858
Pozostałe rozrachunki	882	1 696
Rozrachunki z tytułu VAT	-	10 364
Razem	549 188	465 993
Zobowiązania długoterminowe	-	582
Zobowiązania krótkoterminowe	549 188	465 411
Razem	549 188	465 993

25. Rezerwy na świadczenia pracownicze
Stosowane zasady rachunkowości

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

Wysokość długoterminowych świadczeń w okresie zatrudnienia oraz świadczeń po okresie zatrudnienia wyliczana jest przez niezależną firmę aktuarialną metodą prognozowanych świadczeń jednostkowych. Wartość bieżącą zobowiązania z tego tytułu ustala się poprzez dyskontowanie szacowanych przyszłych wydatków pieniężnych - przy zastosowaniu stóp procentowych opartych na rynkowych stopach obligacji rządowych. Koszt bieżącego zatrudnienia programu określonych świadczeń ujmowany w wyniku jako koszt świadczeń pracowniczych, za wyjątkiem, gdy jest uwzględniony jako koszt wytworzenia składnika aktywów, odzwierciedla wzrost zobowiązania z tytułu określonych świadczeń wynikający z pracy wykonywanej przez pracowników w okresie bieżącym. Koszty przeszłego zatrudnienia ujmuje się od razu w wyniku finansowym. Koszt odsetek netto jest obliczany poprzez stosowanie stopy dyskonta do wartości netto zobowiązania z tytułu określonych i prezentowany w kosztach finansowych.

Zyski i straty aktuarialne powstające z tytułu korekt założeń aktuarialnych ex post oraz zmian założeń aktuarialnych są odnoszone do kapitału własnego przez pozostałe całkowite dochody w okresie, w którym powstały. W przypadku nagród jubileuszowych odnoszone są w koszty okresu.


ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH

Na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze oparto na następujących założeniach:

	Wycena na dzień	
	31/12/2017	31/12/2016
	%	%
Stopa dyskonta	3,25	3,50
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy na odprawy emerytalno-rentowe, nagrody jubileuszowe	0 - 1,5	1,35
Zakładany wzrost ceny uprawnienia na świadczenia przejazdowe	0 - 2,5	0 - 2,5
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy z tytułu odpisu na ZFŚS	3,5 - 5,0	3,5 - 8,4
Średni ważony współczynnik mobilności pracowniczej	2,35	2,30
Inflacja (rocznie)	2,3 - 2,7	1,3 - 2,5

Istotny wpływ na wartość rezerw na świadczenia pracownicze mają przyjęte założenia w zakresie stopy dyskontowej, założonego wzrostu płac oraz oczekiwanego przeciętnego wzrostu zatrudnienia. Poniżej zaprezentowano analizę wrażliwości dla zmian powyższych założeń. Analizę tę przeprowadzono zmieniając jedynie wartość jednej zmiennej, przy jednoczesnym braku zmian pozostałych założeń.



25. Rezerwy na świadczenia pracownicze (cd.)

	Stan na	Stopa dyskonta		Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń		Wskaźnik mobilności pracowniczej	
	31/12/2017 (zbadane)	+0,30 pp.	-0,30 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.
Nagrody jubileuszowe	237 857	(3 720)	3 839	4 146	(2 878)	(3 021)	3 089
Odprawy emerytalne i rentowe	150 857	(2 801)	2 899	3 052	(2 238)	(2 348)	2 408
Odprawy pośmiertne	6 299	(130)	136	132	(97)	(102)	105
ZFŚS	136 080	(5 274)	5 633	4 957	(4 711)	(708)	726
Świadczenia przejazdowe	32 953	(1 287)	1 374	1 231	(1 089)	(246)	253
Razem	564 046	(13 212)	13 881	13 518	(11 013)	(6 425)	6 581

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

Zobowiązania z tytułu określonych świadczeń

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
Stan na 1 stycznia 2017 roku (zbadane)	138 923	122 791	32 857	6 140	232 092	21 686	554 489
Koszt bieżącego zatrudnienia	4 097	1 449	473	61	8 637	-	14 717
Koszty odsetkowe	4 934	4 323	1 158	216	8 275	-	18 906
Straty / (zyski) aktuarialne - ujmowane w rachunku wyników ⁽¹⁾	-	-	-	-	27 189	-	27 189
Straty / (zyski) aktuarialne - ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach ⁽¹⁾	18 617	14 152	(485)	466	-	-	32 750
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	14 375	14 375
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(15 827)	(15 827)
Świadczenia wypłacone	(15 714)	(6 635)	(1 050)	(584)	(38 336)	-	(62 319)
Stan na 31 grudnia 2017 roku (zbadane)	150 857	136 080	32 953	6 299	237 857	20 234	584 280
Rezerwy długoterminowe	129 608	130 515	31 658	5 566	205 509	-	502 856
Rezerwy krótkoterminowe	21 249	5 565	1 295	733	32 348	20 234	81 424
Razem	150 857	136 080	32 953	6 299	237 857	20 234	584 280

⁽¹⁾ Zmiana zysków / (strat) aktuarialnych w 2017 roku spowodowana jest głównie efektem wprowadzonej podwyżki wynagrodzeń od września 2017 roku.

25. Rezerwy na świadczenia pracownicze (cd.)

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	141 608	119 598	33 350	28 702	283 972	23 631	630 861
Koszt bieżącego zatrudnienia	4 543	1 119	371	254	11 097	-	17 384
Koszty przeszłego zatrudnienia	16 337	5 744	1 980	(16 320)	(17 370)	-	(9 629)
Koszty odsetkowe	4 460	3 725	1 040	894	8 975	-	19 094
Straty / (zyski) aktuarialne - ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	(18 199)	-	(18 199)
Straty / (zyski) aktuarialne - ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	(13 578)	259	(2 795)	(6 754)	-	-	(22 868)
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(1 945)	(1 945)
Świadczenia wypłacone	(14 447)	(7 654)	(1 089)	(636)	(36 383)	-	(60 209)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	138 923	122 791	32 857	6 140	232 092	21 686	554 489
Rezerwy długoterminowe	121 030	117 756	31 513	5 455	198 211	-	473 965
Rezerwy krótkoterminowe	17 893	5 035	1 344	685	33 881	21 686	80 524
Razem	138 923	122 791	32 857	6 140	232 092	21 686	554 489

Pozycje ujęte w wyniku w odniesieniu do programów świadczeń pracowniczych

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Koszty świadczeń pracowniczych	40 454	(12 389)
Koszty finansowe	18 906	19 094
Ogółem ujęte w wyniku przed opodatkowaniem	59 360	6 705

(Zyski) / straty aktuarialne

Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	zmiana założeń demograficznych	zmiana założeń finansowych	pozostałe zmiany	Razem
Straty / (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia				
Odprawy emerytalne i rentowe	(243)	2 350	16 510	18 617
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	1 049	4 419	8 684	14 152
Świadczenia przejazdowe	235	1 078	(1 798)	(485)
Odprawy pośmiertne	(163)	115	514	466
Straty / (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe				
Nagrody jubileuszowe	(398)	3 183	24 404	27 189
Razem	480	11 145	48 314	59 939

25. Rezerwy na świadczenia pracownicze (cd.)

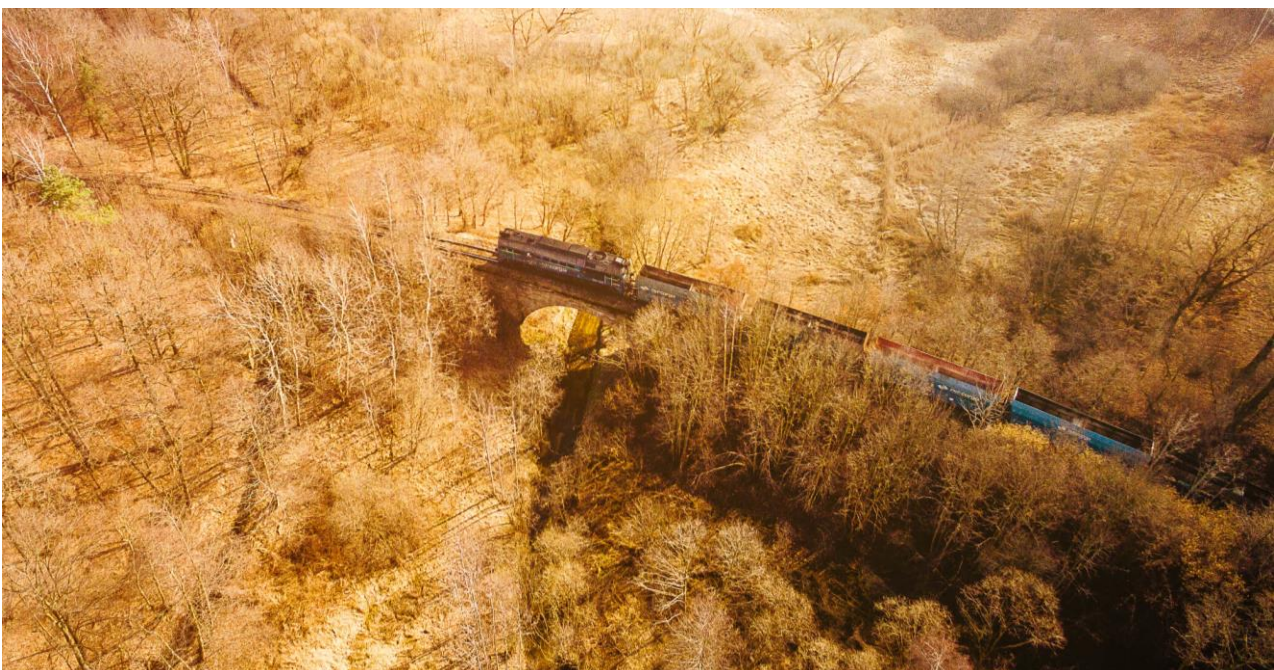
Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	zmiana założeń demograficznych	zmiana założeń finansowych	pozostałe zmiany	Razem
Straty / (zyski) aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia				
Odprawy emerytalne i rentowe	11 895	(3 865)	(21 608)	(13 578)
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	4 606	9 299	(13 646)	259
Świadczenia przejazdowe	2 036	(1 784)	(3 047)	(2 795)
Odprawy pośmiertne	(909)	(223)	(5 622)	(6 754)
Straty / (zyski) aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe				
Nagrody jubileuszowe	(12 405)	(5 705)	(89)	(18 199)
Razem	5 223	(2 278)	(44 012)	(41 067)

Analiza terminów zapadalności wypłaconych świadczeń pracowniczych

Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Odprawy emerytalne i rentowe	ZFŚS	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Razem
do 1 roku	21 249	5 565	1 295	733	32 348	20 234	81 424
od 1 do 5 lat	45 062	22 536	4 901	2 396	104 761	-	179 656
powyżej 5 lat	84 546	107 979	26 757	3 170	100 748	-	323 200
Razem	150 857	136 080	32 953	6 299	237 857	20 234	584 280

Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Odprawy emerytalne i rentowe	ZFŚS	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Razem
do 1 roku	17 893	5 035	1 344	685	33 881	21 686	80 524
od 1 do 5 lat	40 653	20 265	5 014	2 314	95 562	-	163 808
powyżej 5 lat	80 377	97 491	26 499	3 141	102 649	-	310 157
Razem	138 923	122 791	32 857	6 140	232 092	21 686	554 489

Średni okres zapadalności świadczeń pracowniczych wynosił 8,7 lat na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz 8,9 lat na dzień 31 grudnia 2016 roku.



26. Pozostałe rezerwy
Stosowane zasady rachunkowości

Rezerwy tworzone są w przypadku, kiedy na Spółce ciąży istniejący obowiązek, prawny lub zwyczajowo oczekiwany, wynikający ze zdarzeń przeszłych i gdy prawdopodobne jest, że wypełnienie tego obowiązku spowoduje konieczność wypływu środków pieniężnych oraz można dokonać wiarygodnego szacunku kwoty tego zobowiązania. Ujmowana kwota rezerwy odzwierciedla możliwie najdokładniejszy szacunek kwoty wymaganej do rozliczenia bieżącego zobowiązania na dzień bilansowy, z uwzględnieniem ryzyka i niepewności związanej z tym zobowiązaniem. W przypadku wyceny rezerwy metodą szacunkowych przepływów pieniężnych koniecznych do rozliczenia bieżącego zobowiązania, jej wartość bilansowa odpowiada wartości bieżącej tych przepływów (w przypadku gdy wpływ pieniądza w czasie jest istotny). Jeśli zachodzi prawdopodobieństwo, że część lub całość korzyści ekonomicznych wymaganych do rozliczenia rezerwy będzie można odzyskać od strony trzeciej, należność tę ujmuje się jako składnik aktywów, jeśli prawdopodobieństwo odzyskania tej kwoty jest odpowiednio wysokie i da się ją wiarygodnie wycenić.

W przypadku gdy określenie, czy występuje obecny obowiązek, jest niejasne, na przykład w przypadku sprawy sądowej, Spółka tworzy rezerwy na takie zdarzenia jeśli uzna, że po uwzględnieniu wszystkich dostępnych dowodów, istnienie obowiązku na dzień bilansowy jest bardziej prawdopodobne niż jego brak. Jeśli brak obecnego obowiązku na dzień bilansowy jest bardziej prawdopodobny niż jego istnienie, Spółka ujawnia informację o zobowiązaniu warunkowym, chyba że możliwość zaistnienia wypływu środków zawierających w sobie korzyści ekonomiczne jest znikoma.

Struktura pozostałych rezerw

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Rezerwa na kary UOKiK	14 224	16 455
Rezerwa na umowy rodzące obciążenia	4 500	-
Inne rezerwy	12 405	11 640
Razem	31 129	28 095
Rezerwy długoterminowe	14 224	16 455
Rezerwy krótkoterminowe	16 905	11 640
Razem	31 129	28 095

Zmiany wartości bieżącej pozostałych rezerw

	Rezerwa na kary UOKiK	Rezerwa na umowy rodzące obciążenia	Inne rezerwy	Razem
Stan na 1 stycznia 2017 roku (zbadane)	16 455	-	11 640	28 095
Zawiązanie	957	9 102	5 030	15 089
Rozwiązanie	-	-	(3 225)	(3 225)
Wykorzystanie	(3 188)	(4 602)	(1 040)	(8 830)
Stan na 31 grudnia 2017 roku (zbadane)	14 224	4 500	12 405	31 129
Stan na 1 stycznia 2016 roku (zbadane)	16 209	-	8 256	24 465
Zawiązanie	2 032	-	4 604	6 636
Rozwiązanie	(357)	-	(1 220)	(1 577)
Wykorzystanie	(1 429)	-	-	(1 429)
Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)	16 455	-	11 640	28 095

26. Pozostałe rezerwy (cd.)

Rezerwa na kary UOKiK

Na dzień 31 grudnia 2016 roku rezerwa reprezentowała szacunek Zarządu Spółki w związku z prawdopodobieństwem zapłaty dwóch kar pieniężnych nałożonych przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów odpowiednio w kwocie 14.224 tysięcy złotych oraz 2.231 tysięcy złotych.

W roku obrotowym zakończonym dnia 31 grudnia 2017 roku miała miejsce zmiana wysokości rezerw w zakresie kary nałożonej na Spółkę na podstawie decyzji Prezesa UOKiK nr RWR 44/2012 z dnia 31 grudnia 2012 roku stwierdzającej stosowanie przez Spółkę praktyki polegającej na utrudnianiu partnerowi biznesowemu możliwości konkurencji ze spółkami spedycyjnymi należącymi do Grupy PKP CARGO. Kara została nałożona w wysokości 16.576 tysięcy złotych. Spółka dokonała odwołania w przedmiotowej sprawie, w wyniku którego w dniu 23 listopada 2015 roku Sąd Okręgowy w Warszawie zmienił zaskarżoną decyzją i obniżył nałożoną pierwotnie karę z kwoty 16.576 tysięcy złotych do kwoty 2.231 tysięcy złotych, w związku z czym na dzień 31 grudnia 2015 roku Spółka dokonała aktualizacji rezerwy do wysokości 2.231 tysięcy złotych. Obie strony złożyły apelację od wyroku sądu I instancji. W dniu 24 sierpnia 2017 roku Sąd Apelacyjny w Warszawie wydał wyrok zmieniający decyzję sądu I instancji podwyższając kwotę kary do wysokości 3.188 tysięcy złotych. Wyrok ma charakter prawomocny, w związku z czym Spółka zwiększyła rezerwę z tytułu przedmiotowej kary o kwotę 957 tysięcy złotych, którą zapłaciła w całości w dniu 7 września 2017 roku.

Na dzień 31 grudnia 2017 roku nie wystąpiły okoliczności, które powodowałyby konieczność aktualizacji utworzonej rezerwy w wysokości 14.224 tysięcy złotych. W wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń szacunki Zarządu Spółki mogą ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

Rezerwa na umowy rodzące obciążenia

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku w wyniku przeprowadzonej analizy Spółka zidentyfikowała dwie umowy zakupowe w przypadku których nieuniknione koszty wypełnienia obowiązków z nich wynikających przewyższają przewidywane korzyści możliwe do uzyskania na mocy tych umów, w związku z czym utworzono rezerwę w kwocie 9.102 tysięcy złotych. W wyniku realizacji tych umów część rezerwy została wykorzystana. Pozostała na dzień 31 grudnia 2017 roku rezerwa reprezentuje szacunek dla umowy obowiązującej do 31 grudnia 2018 roku. Druga z przedmiotowych umów wygasła z dniem 31 grudnia 2017 roku.

Inne rezerwy

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

Zdaniem Zarządu Spółki kwota pozostałych rezerw na dzień 31 grudnia 2017 roku jak i na dzień 31 grudnia 2016 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.



27. Dodatkowe wyjaśnienia do sprawozdania z przepływów pieniężnych

(Zwiększenie) / zmniejszenie salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	(73 000)	(29 379)
Zmiana stanu należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	(7)	2
Zmiana stanu należności z tytułu odsetek	138	(238)
Zmiana stanu z tytułu kompensaty wzajemnych rozrachunków	(6 104)	-
Pozostałe	1 864	(564)
Zmiana stanu należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	(77 109)	(30 179)

(Zwiększenie) / zmniejszenie stanu zapasów

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	(26 725)	1 042
Zmiana stanu zapasów przeklasyfikowanych ze środków trwałych	30 355	2 795
Zmiana stanu zapasów w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	3 630	3 837

(Zwiększenie) / zmniejszenie pozostałych aktywów

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	(288 603)	20 856
Zmiana stanu zapłaconych zaliczek na zakup środków trwałych	(2 638)	(9 688)
Zmiana stanu pozostałych aktywów z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	250 000	-
Zmiana stanu należności w ramach cash pooling	22 910	(25 057)
Zmiana stanu pozostałych aktywów w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	(18 331)	(13 889)

Zwiększenie / (zmniejszenie) salda zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	83 195	(124 481)
Zmiana stanu zobowiązań z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych	(50 621)	34 980
Pozostałe	(104)	-
Zmiana stanu zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	32 470	(89 501)

Zwiększenie / (zmniejszenie) pozostałych zobowiązań finansowych

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Zmiana stanu ze sprawozdania z sytuacji finansowej	(58 979)	31 273
Rozliczenie zobowiązania netto z tytułu wyceny opcji put / call na udziały niedające kontroli	41 634	-
Zmiana stanu zobowiązania w ramach cash pooling	19 218	(19 218)
Zmiana stanu pozostałych zobowiązań finansowych w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	1 873	12 055

27. Dodatkowe wyjaśnienia do sprawozdania z przepływów pieniężnych (cd.)

Pozostałe korekty

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Zyski / (straty) aktuarialne ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	(32 750)	22 868
Efektywna część zysków i strat związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych	10 202	151
Pozostałe korekty w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych	(22 548)	23 019

Transakcje niepieniężne

W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku główne transakcje niepieniężne dotyczące działalności inwestycyjnej i finansowej, które nie zostały odzwierciedlone w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych przedstawiały się następująco:

- Rozliczenie opcji put / call na udziały niedające kontroli

W roku 2017 nastąpiło rozliczenie opcji put / call na udziały niedające kontroli w AWT B.V. Wartość wyceny netto opcji put/ call na moment realizacji opcji put w wysokości 41.634 tysięcy złotych skorygowała cenę nabycia udziałów w AWT B.V. Szczegółowe informacje w zakresie przedmiotowej transakcji opisano w **nocie 22** niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

- Kompensata wzajemnych rozrachunków

W roku 2017 Spółka dokonała kompensaty należności handlowych ze zobowiązaniami z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych. Łączna kwota kompensat w 2017 roku wyniosła 6.104 tysięcy złotych.

- Aporty przekazane do spółek zależnych

W roku 2017 Spółka przekazała do spółki zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. aport w postaci składnika rzeczowych aktywów trwałych o wartości 505 tysięcy złotych. Aport został przekazany tytułem podniesienia kapitału podstawowego spółki zależnej w kwocie 1.178 tysięcy złotych. W roku 2016 Spółka przekazała do spółki zależnej PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. aport w postaci składnika rzeczowych aktywów trwałych o wartości 3.331 tysięcy złotych. Aport został przekazany tytułem podniesienia kapitału podstawowego spółki zależnej w kwocie 4.701 tysięcy złotych.

- Nabycie składników aktywów w formie leasingu finansowego

W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2017 roku Spółka nie zawarła nowych umów leasingu finansowego. W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2016 roku wartość składników majątku trwałego przyjętych w ramach umów leasingu finansowego wyniosła 1.945 tysięcy złotych.

- Likwidacja taboru kolejowego

W momencie podjęcia decyzji o likwidacji księgowej składnika taboru kolejowego jego wartość rezydualna ujmowana jest w pozycji zapasów. W roku 2017 wartość rezydualna składników majątku trwałego przeklasyfikowanych do zapasów wyniosła 30.355 tysięcy złotych, natomiast w roku 2016 wyniosła 2.795 tysięcy złotych.

28. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym
Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	12	10 545	235
Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży			
Udziały w spółkach nienotowanych	12	6 021	6 021
Pożyczki i należności			
Należności z tytułu dostaw i usług	15	461 044	407 962
Należności z tytułu sprzedaży aktywów trwałych	15	-	7
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	12	250 801	-
Cash pool	12	22 910	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	16	295 910	611 990
Razem		1 047 231	1 026 215

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy			
Zobowiązania z tytułu opcji put / call na udziały niedające kontroli w AWT	22	-	39 761
Instrumenty finansowe zabezpieczające ⁽¹⁾			
Kredyty bankowe i pożyczki	20	494 171	204 711
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	20	936 329	1 143 683
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	24	276 047	228 730
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	24	127 846	70 866
Cash pool	22	-	19 218
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSR 39	21	34 377	79 335
Razem		1 868 770	1 786 304

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

⁽¹⁾ W okresie od 1 stycznia 2017 roku do 31 grudnia 2017 roku Spółka stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających jest ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR / PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 31 grudnia 2017 roku ustanowiono następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do sierpnia 2031 roku. Na dzień 31 grudnia 2017 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 118.480 tysięcy EUR stanowiąca równowartość 494.171 tysięcy złotych,
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do grudnia 2019 roku. Na dzień 31 grudnia 2017 roku wartość aktywów z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 10.545 tysięcy złotych.

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

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku instrumentami finansowymi wycenianymi według wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz zobowiązanie netto z tytułu opcji put / call na udziały niedające kontroli. Data zapadalności kontraktów walutowych forward przypada po dniu kończącym okres sprawozdawczy, natomiast zobowiązanie netto z tytułu opcji put / call na udziały niedające kontroli zostało rozliczone w 2017 roku.

	Stan na	Stan na	
	31/12/2017 (zbadane)	31/12/2016 (zbadane)	
	Poziom 2	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa			
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	10 545	235	-
Zobowiązania			
Instrumenty pochodne – opcja put / call na udziały niedające kontroli	-	-	39 761

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) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, wymienionych w niniejszej Nocie, innych niż udziały i akcje nienotowane, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Spółka nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że wartość godziwa tych instrumentów finansowych na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz na dzień 31 grudnia 2016 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

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

Zmiana wyceny instrumentów finansowych dla Poziomu 3 hierarchii wartości godziwej

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Stan na początek okresu sprawozdawczego	(39 761)	(27 696)
Zyski / (straty) za okres ujęte w wyniku	(1 873)	(12 065)
Rozliczenie opcji put / call na udziały niedające kontroli ⁽¹⁾	41 634	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	-	(39 761)

⁽¹⁾ Rozliczenie wyniku z realizacji opcji put przez udziałowca mniejszościowego. Szczegółowe informacje opisano w **Nocie 22** niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku nie wystąpiły transfery pomiędzy poziomem 2 i 3 w hierarchii wartości godziwej.

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

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

Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Pożyczki i należności	Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSR 39	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(1 225)	11 476	-	(25 594)	(1 198)	(16 541)
Różnice kursowe	723	(5 633)	-	469	3 126	(1 315)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	108	(2 261)	(1 873)	-	-	(4 026)
Prowizje związane z kredytami bankowymi	-	-	-	(1 416)	-	(1 416)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych ⁽¹⁾	5 757	-	-	-	-	5 757
Zysk / (strata) brutto	5 363	3 582	(1 873)	(26 541)	1 928	(17 541)
Zmiana wyceny	25 409	-	-	-	-	25 409
Pozostałe całkowite dochody	25 409	-	-	-	-	25 409

⁽¹⁾ W roku obrotowym zakończonym dnia 31 grudnia 2017 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów ze sprzedaży usług w kwocie 5.757 tysięcy złotych.

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

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

28. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)
Kompensata aktywów finansowych

Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Wartość brutto ujętych aktywów finansowych	Wartość brutto ujętych zobowiązań finansowych kompensowanych w bilansie	Wartość netto aktywów finansowych prezentowanych w bilansie	Powiązane wartości niekompensowane w bilansie - otrzymane zabezpieczenia gotówkowe	Wartość netto
Należności z tytułu dostaw i usług	461 044	-	461 044	(4 396)	456 648
Cash pool	29 341	(6 431)	22 910	-	22 910
Razem	490 385	(6 431)	483 954	(4 396)	479 558

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

Kompensata zobowiązań finansowych

Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Wartość brutto ujętych zobowiązań finansowych	Wartość brutto ujętych aktywów finansowych kompensowanych w bilansie	Wartość netto zobowiązań finansowych prezentowanych w bilansie	Powiązane wartości niekompensowane w bilansie - przekazane zabezpieczenia gotówkowe	Wartość netto
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	276 047	-	276 047	(135)	275 912
Razem	276 047	-	276 047	(135)	275 912

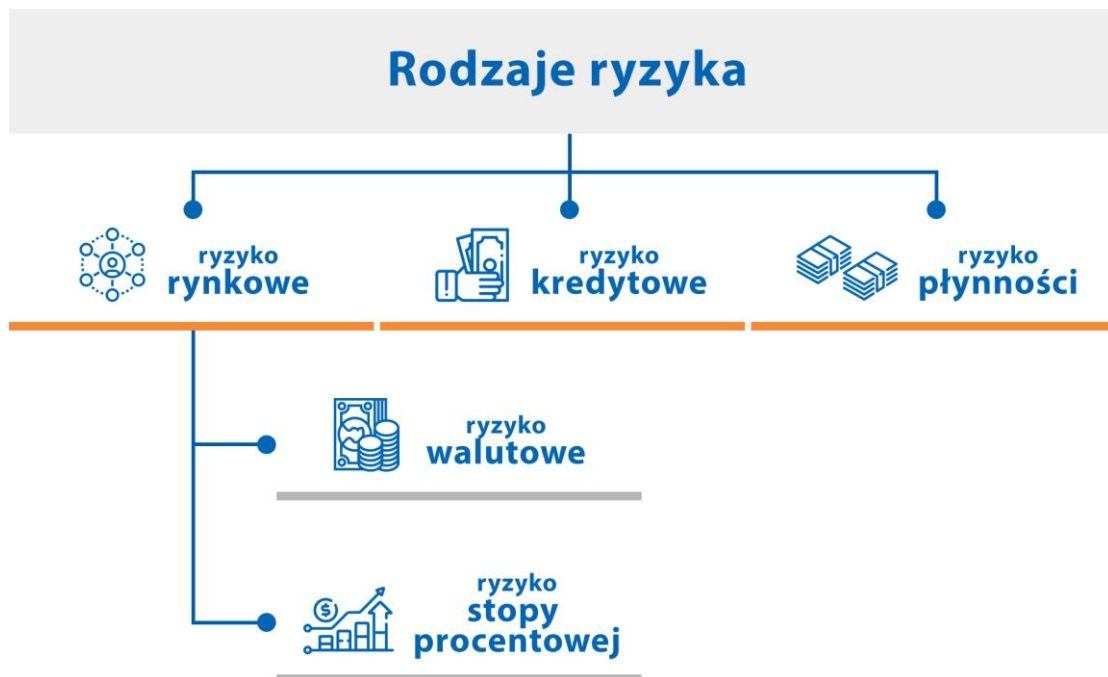
Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Wartość brutto ujętych zobowiązań finansowych	Wartość brutto ujętych aktywów finansowych kompensowanych w bilansie	Wartość netto zobowiązań finansowych prezentowanych w bilansie	Powiązane wartości niekompensowane w bilansie - przekazane zabezpieczenia gotówkowe	Wartość netto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

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

W Grupie funkcjonuje system zarządzania środkami pieniężnym cash pooling, który polega na pokrywaniu niedoborów pieniężnych jednej spółki z nadwyżek wypracowanych przez inną spółkę z Grupy. Mechanizm ten opiera się na przesyłaniu zasobów pieniężnych spółek na jedno wspólne konto, którym zarządza pool leader (PKP CARGO S.A.). Rozdzielanie zasobów jest kompensatą sald, która w Grupie przyjmuje formę koncentracji środków na rachunku bankowym (tzw. zero balancing cash pooling), czyli rzeczywistego przesyłania pieniędzy między rachunkami spółek grupy kapitałowej (nadwyżki z kont poszczególnych spółek przesyłane są na wspólne konto, a następnie rozdziela się je na konta, na których występuje niedobór). Skompensowane saldo prezentowane jest jako pozostałe aktywa lub zobowiązania finansowe.

Cele i zasady zarządzania ryzykiem finansowym

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



Ryzyko rynkowe

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

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Spółki. Zarządzanie ryzykiem rynkowym odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych. Instrumenty pochodne wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych. Transakcje zawierane są wyłącznie z wiarygodnymi partnerami, dopuszczonymi do udziału w transakcjach w wyniku zastosowania wewnętrznych procedur i podpisania odpowiednich dokumentacji.



Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Spółka stosowała w 2017 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN.

28. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)
Zarządzanie ryzykiem walutowym

Na dzień 31 grudnia 2017 roku Spółka narażona była na ryzyko walutowe dotyczące głównie denominowanych w walutach obcych należności z tytułu dostaw i usług, zobowiązań z tytułu kredytów oraz zobowiązań z tytułu leasingu.

W wyniku przeprowadzanej na dzień bilansowy wyceny należności i zobowiązań wyrażonych w walutach obcych, a także wyniku bieżących realizacji rozliczeń w walutach obcych powstają dodatnie i ujemne różnice kursowe. Ich wartości ulegają wahaniom w okresie roku, co spowodowane jest zmianą kursów. W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy Spółki są przedmiotem działań zabezpieczających.

Dla kursu EUR / PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż przychody ze sprzedaży w walucie EUR są częściowo równoważone przez koszty w tej samej walucie. Celem stosowania przez Spółkę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto narażonej na zmianę wartości w PLN. W tym celu Spółka stosowała w latach 2016 - 2017 transakcje terminowe typu forward na parze walutowej EUR / PLN.

Pozycje w walutach

Stan na 31/12/2017 (zbadane)	łącznie wartość pozycji w PLN	EUR / PLN		CHF / PLN	
		w walucie	w PLN	w walucie	w PLN
AKTYWA					
Należności z tytułu dostaw i usług	63 723	14 858	61 971	491	1 752
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	56 616	13 559	56 555	17	61
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Zobowiązania długoterminowe					
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	453 985	108 846	453 985	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	2 726	654	2 726	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe					
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	40 285	9 658	40 285	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	28 535	6 841	28 535	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	61 973	14 119	58 891	864	3 082
Pozycja walutowa netto	(467 165)	(111 701)	(465 896)	(356)	(1 269)

Stan na 31/12/2016 (zbadane)	łącznie wartość pozycji w PLN	EUR / PLN		CHF / PLN	
		w walucie	w PLN	w walucie	w PLN
AKTYWA					
Należności z tytułu dostaw i usług	58 082	12 855	56 872	294	1 210
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	9 086	2 040	9 026	15	60
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Zobowiązania długoterminowe					
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	194 785	44 029	194 785	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	33 159	7 495	33 159	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe					
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	9 966	2 253	9 966	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	31 121	7 035	31 121	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	22 340	4 293	18 992	813	3 348
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	39 761	8 988	39 761	-	-
Pozycja walutowa netto	(263 964)	(59 198)	(261 886)	(504)	(2 078)

28. Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym (cd.)
Wrażliwość na ryzyko walutowe

Spółka narażona jest na zmiany kursów par walutowych EUR/PLN, CHF/PLN, w związku z jej działalnością operacyjną i finansową. Odchylenia kursów skalkulowano na podstawie średnich zmienności poszczególnych kursów walut i prognoz analityków. Wrażliwość instrumentów finansowych na ryzyko walutowe obliczono jako różnicę pomiędzy pierwotną wartością księgową instrumentów finansowych (z wyłączeniem instrumentów pochodnych) a ich potencjalną wartością przy założonych zmianach kursów walut. Poniższe tabele prezentują ekspozycję Spółki na ryzyko walutowe w latach 2017 oraz 2016.

Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Wartość pozycji w PLN	Ryzyko walutowe					
		EUR / PLN				CHF / PLN	
		wpływ na wynik		wpływ na pozostałe całkowite dochody		wpływ na wynik	
		+5%	-5%	+5%	-5%	+5%	-5%
AKTYWA							
Należności z tytułu dostaw i usług	63 723	3 099	(3 099)	-	-	88	(88)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	56 616	2 827	(2 827)	-	-	3	(3)
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA							
Zobowiązania długoterminowe							
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	453 985	(34)	34	(22 665)	22 665	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	2 726	(136)	136	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe							
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	40 285	-	-	(2 014)	2 014	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	28 535	(1 427)	1 427	-	-	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	61 973	(2 945)	2 945	-	-	(154)	154
łącznie efekt brutto		1 384	(1 384)	(24 679)	24 679	(63)	63

Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Wartość pozycji w PLN	Ryzyko walutowe					
		EUR / PLN				CHF / PLN	
		wpływ na wynik		wpływ na pozostałe całkowite dochody		wpływ na wynik	
		+9%	-9%	+9%	-9%	+18%	-18%
AKTYWA							
Należności z tytułu dostaw i usług	58 082	5 118	(5 118)	-	-	218	(218)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	9 086	812	(812)	-	-	11	(11)
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA							
Zobowiązania długoterminowe							
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	194 785	-	-	(17 531)	17 531	-	-
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	33 159	(2 984)	2 984	-	-	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe							
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	9 966	-	-	(897)	897	-	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	31 121	(2 801)	2 801	-	-	-	-
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	22 340	(1 709)	1 709	-	-	(603)	603
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	39 761	(3 579)	3 579	-	-	-	-
łącznie efekt brutto		(5 143)	5 143	(18 428)	18 428	(374)	374

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

Terminowe transakcje walutowe

Do zarządzania ryzykiem kursowym w 2017 i 2016 roku stosowano terminowe transakcje typu Forward na parze EUR / PLN (sprzedaż waluty).

Zestawienie walutowych kontraktów forward niezrealizowanych

Stan na 31 grudnia 2017 roku (zbadane)

Podmiot	Typ transakcji	Data zawarcia transakcji	Data rozliczenia transakcji	Para walut	Kwota w walucie bazowej	Kwota w walucie zmiennej	Wartość godziwa
BZ WBK	Forward	06/2016 - 10/2017	01/2018 - 10/2019	EUR / PLN	2 550	11 507	697
mBank	Forward	11/2016 - 12/2017	01/2018 - 12/2019	EUR / PLN	8 600	38 406	1 624
Pekao	Forward	06/2016 - 10/2017	01/2018 - 10/2019	EUR / PLN	9 650	43 606	2 659
PKO BP	Forward	05/2016 - 12/2017	01/2018 - 12/2019	EUR / PLN	17 700	79 743	4 468
RCB	Forward	10/2016 - 11/2016	01/2018 - 11/2018	EUR / PLN	1 000	4 485	286
Credit Agricole	Forward	01/2017 - 12/2017	07/2018 - 12/2019	EUR / PLN	4 600	20 523	811
Razem					44 100	198 270	10 545

Stan na 31 grudnia 2016 roku (zbadane)

Podmiot	Typ transakcji	Data zawarcia transakcji	Data rozliczenia transakcji	Para walut	Kwota w walucie bazowej	Kwota w walucie zmiennej	Wartość godziwa
BZ WBK	Forward	06/2016 - 12/2016	05/2017 - 10/2018	EUR / PLN	4 000	18 199	160
mBank	Forward	02/2016 - 12/2016	01/2017 - 12/2018	EUR / PLN	8 900	39 897	(1)
Pekao	Forward	04/2016 - 12/2016	01/2017 - 12/2018	EUR / PLN	7 900	35 968	133
PKO BP	Forward	01/2016 - 11/2016	01/2017 - 12/2018	EUR / PLN	21 100	94 989	24
RCB	Forward	10/2016 - 12/2016	09/2017 - 11/2018	EUR / PLN	1 500	6 723	(67)
Credit Agricole	Forward	07/2016 - 09/2016	07/2017 - 08/2017	EUR / PLN	300	1 330	(14)
Razem					43 700	197 106	235

Zarządzanie ryzykiem stóp procentowych

Na dzień 31 grudnia 2017 roku Spółka narażona była na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, umów leasingowych opartych o zmienne stopy procentowe. Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 3M i 6M natomiast dla umów zawartych w PLN - WIBOR 1M i 3M. Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M, 3M i 6M oraz EURIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych i leasingowych realizuje się poprzez waloryzację rat w okresach miesięcznych, kwartalnych i półrocznych, w zależności od umowy.

Posiadane przez Spółkę na dzień 31 grudnia 2017 roku środki pieniężne stanowiły głównie lokaty bankowe o stałym oprocentowaniu, które były zawierane w horyzoncie czasowym uzależnionym od potrzeb płynnościowych Spółki. W przyszłych okresach w wyniku zmian oprocentowania lokat pozycja środków pieniężnych może być narażona na ryzyko zmian stóp procentowych.

Spółka w 2017 roku nie wykorzystywała instrumentów pochodnych w celu zabezpieczenia się przed ryzykiem zmiany stóp procentowych.

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

Instrumenty finansowe w podziale na rodzaj oprocentowania

Aktywa finansowe	Stan na 31/12/2017 (zbadane)		Stan na 31/12/2016 (zbadane)	
	Oprocentowane wg stałej stopy	Razem	Oprocentowane wg stałej stopy	Razem
Lokaty bankowe	250 801	250 801	-	-
Cash pool	22 910	22 910	-	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	295 910	295 910	611 990	611 990
Razem	569 621	569 621	611 990	611 990

Zobowiązania finansowe	Stan na 31/12/2017 (zbadane)			Stan na 31/12/2016 (zbadane)		
	Oprocentowane		Razem	Oprocentowane		Razem
	wg stałej stopy	wg zmiennej stopy		wg stałej stopy	wg zmiennej stopy	
Kredyty bankowe i pożyczki	-	1 430 500	1 430 500	-	1 348 394	1 348 394
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	586	-	586	22 896	-	22 896
Cash pool	-	-	-	19 218	-	19 218
Zobowiązania tytułu leasingu finansowego	2 149	32 228	34 377	10 556	68 779	79 335
Razem	2 735	1 462 728	1 465 463	52 670	1 417 173	1 469 843

Wrażliwość na wahania stóp procentowych

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

Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Wartość pozycji w PLN	Ryzyko stopy procentowej			
		WIBOR		EURIBOR	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+ 50 pb	- 50 pb	+ 50 pb	- 50 pb
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Zobowiązania długoterminowe					
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	1 211 148	(3 786)	3 786	(2 270)	2 270
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	3 261	(3)	3	(13)	13
Zobowiązania krótkoterminowe					
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	218 530	(892)	892	(201)	201
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	28 856	(12)	12	(132)	132
Łączny efekt brutto		(4 693)	4 693	(2 616)	2 616

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

Stan na 31/12/2016 (zbadane)	Wartość pozycji w PLN	Ryzyko stopy procentowej			
		WIBOR		EURIBOR	
		wpływ na wynik		wpływ na wynik	
		+ 100 pb	- 100 pb	+ 100 pb	- 100 pb
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA					
Zobowiązania długoterminowe					
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	1 170 224	(9 754)	9 754	(1 363)	1 363
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	33 880	(30)	30	(216)	216
Zobowiązania krótkoterminowe					
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	177 213	(1 673)	1 673	(70)	70
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	34 899	(13)	13	(160)	160
Łączny efekt brutto		(11 470)	11 470	(1 809)	1 809

Zarządzanie ryzykiem kredytowym

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

Klasy instrumentów finansowych	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Należności z tytułu dostaw i usług	461 044	407 962
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	295 910	611 990
Lokaty bankowe powyżej 3 miesięcy	250 801	-
Cash pooling	22 910	-
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	-	7
Razem	1 030 665	1 019 959

Spółka prowadząc działalność handlową realizuje sprzedaż usług dla podmiotów gospodarczych z odroczonym terminem płatności, w wyniku czego może powstać ryzyko nieotrzymania należności od kontrahentów za zrealizowane usługi. W celu zminimalizowania ryzyka kredytowego Spółka zarządza ryzykiem poprzez obowiązującą procedurę oceny wiarygodności kredytowej klienta. Ocena ta jest przeprowadzana w stosunku do wszystkich klientów, którzy korzystają z odroczonego terminu płatności. Spółka w ramach wewnętrznej polityki warunkuje stosowanie odroczonego terminu płatności, w przypadku akceptowalnej kondycji kontrahenta oraz pozytywnej historii współpracy. Koncentracja ryzyka związanego z należnościami z tytułu dostaw i usług jest ograniczona ze względu na dużą liczbę kontrahentów z kredytem kupieckim rozproszonych w różnych sektorach gospodarki.



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

Struktura podmiotowa należności z tytułu dostaw i usług	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	11,5%	11,2%
Podmioty powiązane z Grupy PKP	19,9%	19,2%
Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	25,0%	28,8%
Pozostałe podmioty	43,6%	40,8%
Razem	100,0%	100,0%

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

Ponadto w celu zmniejszenia ryzyka nieodzyskania należności z tytułu dostaw i usług Spółka przyjmuje od swoich odbiorców zabezpieczenie w postaci między innymi: gwarancji bankowych / ubezpieczeniowych, cesji z kontraktów oraz weksli. Na dzień 31 grudnia 2017 roku 6,5% należności z tytułu dostaw i usług było zabezpieczonych.

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

Zarządzanie ryzykiem płynności

Spółka może być narażona na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych. W celu zabezpieczenia długoterminowej płynności finansowej Spółka korzystała z kredytów inwestycyjnych oraz leasingu (finansowanie inwestycji rzeczowych). Ponadto, w celu zminimalizowania możliwości wystąpienia zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz ryzyka utraty płynności, jak również optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2017 roku 7 spółek z Grupy. Cash pooling, niezależnie od środków gromadzonych przez poszczególnych uczestników, jest powiązany z elastyczną linią kredytową w postaci kredytu w rachunku bieżącym. W ramach umowy cash pooling, Spółka ma możliwość korzystania z kredytu w rachunku bieżącym do kwoty 100.000 tysięcy złotych.

Na dzień 31 grudnia 2017 roku Spółka posiadała łącznie niewykorzystane linie kredytowe w wysokości 168.549 tysięcy złotych.



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

Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej 5 lat	Razem
Oprocentowane kredyty bankowe i pożyczki	61 420	180 562	738 477	544 627	1 525 086
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	276 047	-	-	-	276 047
Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych	127 808	42	-	-	127 850
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego	9 880	21 584	3 327	-	34 791
Razem	475 155	202 188	741 804	544 627	1 963 774

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

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

Zarządzanie kapitałem własnym

Głównym celem zarządzania kapitałem własnym w Spółce jest zapewnienie zdolności do kontynuowania działalności, kreowanie wartości dla akcjonariuszy oraz korzyści dla innych zainteresowanych. Zgodnie z prowadzoną przez siebie polityką oraz założeniami wynikającymi z zawartych umów kredytowych Spółka dopuszcza maksymalny poziom zadłużenia do wysokości 60% sumy bilansowej (tym samym poziom kapitału własnego nie może być niższy niż 40% sumy bilansowej). Poziom zadłużenia jest przez Spółkę monitorowany na koniec każdego kwartału. Zachowanie założonej struktury kapitału może być realizowane przez: emisję nowych akcji, sprzedaż aktywów, zwrot kapitału akcjonariuszom lub korektę kwoty dywidendy.

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

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Zadłużenie ogółem ⁽¹⁾	2 630 575	2 535 285
Suma bilansowa	5 737 036	5 553 725
Stosunek zadłużenia do sumy bilansowej	46%	46%

⁽¹⁾ Zadłużenie rozumiane jest jako zobowiązania długo- i krótkoterminowe.

29. Transakcje z podmiotami powiązаныmi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku oraz w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku Skarb Państwa był dla Spółki podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązаныmi ze Spółką i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd ujawnił w niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązаныmi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku oraz w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2016 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Spółką a Skarbem Państwa, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres lub kwotę. W okresach objętych niniejszym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Spółki będącymi pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa były Jastrzębska Spółka Węglowa S.A., Grupa Azoty, Grupa ENEA, Grupa PKN Orlen, Węglkokoks S.A. oraz PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A., nie odnotowano natomiast transakcji zakupu od pozostałych podmiotów powiązanych ze Skarbem Państwa, które byłyby istotne wartościowo.



29. Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Transakcje z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP

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

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)		Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныmi	Zakupy od podmiotów powiązаныmi	Sprzedaż podmiotom powiązаныmi	Zakupy od podmiotów powiązаныmi
Jednostka dominująca (PKP S.A.)	369	56 434	361	59 285
Jednostki zależne / współzależne	607 872	544 090	526 859	313 115
Jednostki stowarzyszone	894	-	60	-
Pozostałe podmioty powiązаны z Grupy PKP	24 455	668 134	30 170	632 694

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)		Stan na 31/12/2016 (zbadane)	
	Należności od podmiotów powiązаныmi	Zobowiązаныia wobec podmiotów powiązаныmi	Należności od podmiotów powiązаныmi	Zobowiązаныia wobec podmiotów powiązаныmi
Jednostka dominująca (PKP S.A.)	1 077	7 104	1 087	6 973
Jednostki zależne / współzależne	88 103	119 165	74 274	72 602
Jednostki stowarzyszone	142	-	3	-
Pozostałe podmioty powiązаны z Grupy PKP	2 229	59 251	2 821	73 855

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

W ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO transakcje sprzedaży obejmowały m. in. usługi przewozu towarów, dzierżawę urządzeń, poddzierżawę nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały m. in. utrzymanie i naprawę taboru kolejowego, usługi spedycyjne, usługi przeładunkowe, przewozy intermodalne.

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

Oprócz transakcji handlowych Spółka udzieliła poręczeń dla spółek zależnych opisanych w **Nocie 32** niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego. Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązаныmi

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku Spółka nie udzieliła, ani nie zaciągnęła pożyczek od podmiotów powiązаныmi. Ponadto na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku Spółka posiadała rozrachunki z tytułu cash poolingu zaprezentowane w **Notach 12 i 22** niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

Wynagrodzenia Członków Zarządu przedstawiały się następująco:	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Świadczenia krótkoterminowe	2 383	3 192
Świadczenia po okresie zatrudnienia	1 097	1 515
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	353	459
Razem	3 833	5 166

29. Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej przedstawiały się następująco:	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Świadczenia krótkoterminowe	1 069	1 147
Razem	1 069	1 147

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego przedstawiały się następująco ⁽¹⁾ :	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (przekształcone)
Świadczenia krótkoterminowe	6 165	6 798
Świadczenia po okresie zatrudnienia	1 089	2 588
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	499	646
Razem	7 753	10 032

⁽¹⁾ W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku Spółka dokonała zmiany prezentacji w zakresie pozostałego kluczowego personelu kierowniczego, zaliczając do tej grupy, oprócz Dyrektorów Zarządzających, również Dyrektorów Biur Centrali oraz Zakładów Spółki odpowiedzialnych za poszczególne obszary działania Spółki. W związku ze zmianą prezentacji Spółka odpowiednio przekształciła dane porównawcze za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2016 roku.

W roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku oraz 31 grudnia 2016 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego nie zawierali ze Spółką żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

30. Umowy leasingu operacyjnego
Spółka jako leasingobiorca

Według stanu na dzień 31 grudnia 2017 roku umowy leasingu operacyjnego obejmują głównie umowy dzierżawy nieruchomości, wynajem biurowca w Katowicach oraz umowy dzierżawy wagonów towarowych. Umowa na wynajem biurowca w Katowicach obowiązuje do końca września 2022 roku, bez możliwości wcześniejszego rozwiązania umowy. Pozostałe kluczowe umowy dzierżawy nieruchomości są zawarte na okres długoterminowy z możliwością ich wcześniejszego wypowiedzenia w określonych terminach umownych. Okres obowiązywania umów dzierżawy wagonów towarowych przypada na lata 2018 - 2020, w zależności od umowy. Spółka jako przyszłe minimalne opłaty leasingowe prezentuje opłaty, do zapłaty których zobowiązana jest w okresie wypowiedzenia tych umów.

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

Wzrost przyszłych minimalnych opłat leasingowych na dzień 31 grudnia 2017 roku jest efektem nowych umów dzierżawy wagonów towarowych zawartych w trakcie 2017 roku.

Opłaty leasingowe ujęte jako koszt danego okresu

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Minimalne opłaty leasingowe	64 539	68 066
Opłaty otrzymane z tytułu podnajmu (subleasing)	(11 562)	(11 167)
Razem	52 977	56 899

30. Umowy leasingu operacyjnego (cd.)

Przyszłe minimalne opłaty leasingowe z tytułu nieodwołalnych umów leasingu operacyjnego

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Do roku	46 008	34 886
Od 1 roku do 5 lat	27 473	23 207
Ponad 5 lat	-	4 367
Razem	73 481	62 460

Przyszłe minimalne opłaty do otrzymania z tytułu nieodwołalnych umów subleasingu

	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Do roku	4 068	2 367
Razem	4 068	2 367

31. Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Na dzień 31 grudnia 2017 roku przyszłe umowne zobowiązania inwestycyjne Spółki przedstawiają się następująco:

Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	Umowny termin realizacji	Niezrealizowana wartość umowy na dzień 31/12/2017 (zbadane)
Umowa na wykonanie napraw głównych lokomotyw wraz z modernizacją	do 31/12/2019	120 355
Razem		120 335

32. Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	Stan na 31/12/2017 (zbadane)	Stan na 31/12/2016 (zbadane)
Poręczenia dla spółek zależnych	1 500	22 956
Gwarancje wystawione na zlecenie PKP CARGO S.A.	18 372	18 327
Pozostałe zobowiązania warunkowe	110 419	63 149
Razem	130 291	104 432

Udzielone poręczenia dla spółek zależnych

Na dzień 31 grudnia 2017 roku obowiązywało poręczenie umowy pożyczki udzielone przez Spółkę dla PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Natomiast na dzień 31 grudnia 2016 roku obowiązywały poręczenia udzielone przez Spółkę dla PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. (poręczenie umowy o linię wielowalutową), oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. (poręczenie umowy kredytowej oraz poręczenie umowy pożyczki). Wszystkie udzielone poręczenia zostały zabezpieczone weksłami in blanco.

Zmiana stanu udzielonych poręczeń w roku obrotowym zakończonym 31 grudnia 2017 roku jest efektem wygaśnięcia poręczenia umowy o linię wielowalutową udzielonego przez Spółkę dla PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz zwrotu zabezpieczeń otrzymanych w ramach umowy kredytowej zawiązanej przez PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

32. Zobowiązania warunkowe (cd.)

Gwarancje wystawione na zlecenie PKP CARGO S.A.

Na dzień 31 grudnia 2017 roku obowiązywały gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Spółki na rzecz kontrahentów handlowych. Gwarancje obejmowały gwarancje przetargowe (o wartości 1.680 tysięcy złotych), gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 14.282 tysięcy złotych) oraz gwarancje płatności (o wartości 2.410 tysięcy złotych). Na dzień 31 grudnia 2016 roku obowiązywały gwarancje przetargowe (o wartości 320 tysięcy złotych), gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 15.466 tysięcy złotych) oraz gwarancje płatności (o wartości 2.541 tysięcy złotych).

Pozostałe zobowiązania warunkowe

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

Zmiana stanu zobowiązań warunkowych na dzień 31 grudnia 2017 roku wynika głównie z pozwu złożonego przez jednego kontrahenta o wartości 70.000 tysięcy złotych dotyczącego zapłaty odszkodowania i zadośćuczynienia z tytułu czynów nieuczciwej konkurencji, których zdaniem powoda, miała się dopuścić Spółka w latach 2010-2013. Spółka otrzymała pozew w dniu 22 czerwca 2017 roku. W dniu 1 września 2017 roku Spółka złożyła odpowiedź na pozew. Na dzień 31 grudnia 2017 roku Zarząd Spółki ocenia, iż wypływ środków pieniężnych w przyszłości związany z przedmiotowym roszczeniem jest mniej prawdopodobny niż brak tego wypływu, w związku z tym nie została utworzona rezerwa. Dodatkowo w roku 2017 roku zapadł wyrok oddalający roszczenie jednego z kontrahentów o zapłatę odszkodowania z tytułu nieprawidłowego funkcjonowania systemu rozliczeniowego Spółki w roku 2002 w wysokości 18.435 tysięcy złotych, w związku z czym Spółka zaprzestała prezentować przedmiotowe roszczenie jako zobowiązanie warunkowe.

33. Zabezpieczenia spłaty zobowiązań

Aktywa stanowiące zabezpieczenie spłaty zobowiązań

Na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz na dzień 31 grudnia 2016 roku Spółka nie posiadała żadnych aktywów stanowiących zabezpieczenie spłaty zobowiązań Spółki.

Pozostałe zabezpieczenia spłaty zobowiązań

Na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz na dzień 31 grudnia 2016 roku, w ramach zabezpieczenia spłaty zobowiązań, Spółka posiadała również wystawione weksle in blanco dotyczące następujących tytułów:

- a) Weksle in blanco do maksymalnej wysokości 39.512 tysięcy złotych, stanowiące zabezpieczenie prawidłowej realizacji umów o dofinansowanie prowadzonych przez Spółkę projektów inwestycyjnych,
- b) Weksle in blanco stanowiące zabezpieczenie w ramach zawartych z bankiem umów o udostępnienie linii gwarancyjnych, w ramach których Spółka oraz wybrane spółki z Grupy Kapitałowej PKP CARGO mogły zlecać wystawienie gwarancji bankowych do wysokości 120.000 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2017 roku kwota wykorzystanych przez Spółkę linii gwarancyjnych, których zabezpieczenie spłaty stanowią przedmiotowe weksle, wynosiła 16.335 tysięcy złotych. Kwota wykorzystanej linii została ujęta w **Nocie 32** niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego w ramach pozycji gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Spółki.

34. Ujawnienia wynikające z art. 36g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym

Zgodnie z art. 36g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym PKP CARGO S.A., będąc jednocześnie przewoźnikiem kolejowym oraz operatorem obiektów infrastruktury usługowej, zobowiązana jest do sporządzenia regulacyjnej informacji finansowej poprzez ujawnienie w informacji dodatkowej do niniejszego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego odpowiednich pozycji bilansu (sprawozdania z sytuacji finansowej) oraz rachunku zysków i strat (sprawozdania z całkowitych dochodów) odrębnie dla działalności polegającej na zarządzaniu obiektami infrastruktury usługowej. W ramach niniejszej noty Spółka prezentuje sprawozdanie z całkowitych dochodów z oraz sprawozdanie z sytuacji finansowej w podziale na określone rodzaje działalności.

Zasady alokacji pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów oraz sprawozdania z sytuacji finansowej

Sprawozdanie z całkowitych dochodów

Spółka dokonuje alokacji pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów do poszczególnych rodzajów działalności na podstawie ewidencji księgowej. Spółka prowadzi ewidencję kosztów w układzie rodzajowym przy użyciu MPK (Miejsca Powstawania Kosztów) oraz zleceń kontrolingowych. Prowadzona ewidencja analityczna obiektów kontrolingowych pozwala na wyodrębnienie i właściwe przyporządkowanie pozycji przychodów ze sprzedaży oraz kosztów działalności operacyjnej do poszczególnych rodzajów prowadzonej działalności.

Pozycje pozostałych przychodów i kosztów operacyjnych podlegają szczegółowej identyfikacji na podstawie ewidencji księgowej. Z uwagi na fakt, iż Spółka nie zidentyfikowała istotnych pozycji dotyczących działalności związanej z infrastrukturą usługową pozycje te zostały w całości przyporządkowane do pozostałej działalności Spółki.

Pozycje przychodów i kosztów finansowych podlegają wyłączeniu z podziału, za wyjątkiem kosztów rozliczenia dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze, które są alokowane do poszczególnych rodzajów działalności na podstawie klucza podziałowego. Wyłączeniu z podziału podlegają również pozycje podatku dochodowego oraz pozostałych całkowitych dochodów. Pozycje te podlegają wyłączeniu z podziału, z uwagi na fakt, że dotyczą one działalności całej Spółki.

Szczegółowa informacja w zakresie zasad alokacji pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów zaprezentowano poniżej:

Nazwa pozycji	Klucz alokacji
Przychody ze sprzedaży usług	metoda szczegółowej identyfikacji
Przychody ze sprzedaży materiałów	metoda szczegółowej identyfikacji
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	metoda szczegółowej identyfikacji
Zużycie materiałów i energii	metoda szczegółowej identyfikacji
Usługi obce	metoda szczegółowej identyfikacji
Podatki i opłaty	metoda szczegółowej identyfikacji
Koszty świadczeń pracowniczych	metoda szczegółowej identyfikacji
Pozostałe koszty rodzajowe	metoda szczegółowej identyfikacji
Wartość sprzedanych materiałów	metoda szczegółowej identyfikacji
Pozostałe przychody i koszty operacyjne	metoda szczegółowej identyfikacji
Koszty z tytułu rozliczenia dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	metoda proporcjonalna
Pozostałe przychody i koszty finansowe	wyłączone z podziału
Podatek dochodowy w rachunku zysków i strat	wyłączone z podziału
Pozostałe całkowite dochody	wyłączone z podziału

Pozycje przychodów ze sprzedaży prezentowane w ramach działalności związanej z infrastrukturą usługową obejmują przychody osiągnięte od podmiotów zewnętrznych. Natomiast pozycje kosztów prezentowane w ramach działalności związanej z infrastrukturą usługową obejmują wszystkie koszty generowane przez Spółkę w ramach tej działalności, bez względu czy zostały wygenerowane na potrzeb usług wykonywanych dla podmiotów zewnętrznych czy na własne potrzeby Spółki.

34. Ujawnienia wynikające z art. 36g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym (cd.)

Sprawozdanie z sytuacji finansowej

Spółka dokonuje alokacji pozycji sprawozdania z sytuacji finansowej do poszczególnych rodzajów działalności na podstawie:

a) szczegółowej identyfikacji poszczególnych pozycji sprawozdania z sytuacji finansowej

Szczegółowej identyfikacji podlegają przede wszystkim pozycje rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych, zapasów, pozostałych aktywów niefinansowych, należności i zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz zakupu i sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych, rozrachunki z pracownikami oraz pozostałe rezerwy. W przypadku pozycji rzeczowych aktywów trwałych Spółka dokonała szczegółowej identyfikacji poszczególnych składników wykorzystywanych w ramach działalności związanej z infrastrukturą usługową, a następnie dokonała ich przyporządkowania do działalności usługowej na podstawie klucza podziałowego związanego ze stopniem wykorzystania tego składnika w ramach tej działalności. W przypadku pozycji zapasów Spółka dokonała szczegółowej identyfikacji poszczególnych składników, które mogą być wykorzystywane w ramach działalności związanej z infrastrukturą usługową. Zidentyfikowane składniki zostały w całości przyporządkowane do działalności związanej z infrastrukturą usługową. Z uwagi na ogólne zastosowania poszczególnych składników niewykluczone, że w przyszłości część z nich może zostać wykorzystana w ramach pozostałej działalności Spółki. W przypadku należności i zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz rozrachunków z pracownikami Spółka dokonała ich alokacji do poszczególnych pozycji na podstawie ewidencji księgowej. W przypadku pozostałych wyżej wymienionych pozycji Spółka nie zidentyfikowała istotnych pozycji związanych z działalnością związaną z infrastrukturą usługową, dlatego całość tych pozycji została przyporządkowana do pozostałej działalności Spółki.

b) na podstawie klucza podziałowego

Alokacji na podstawie klucza podziałowego podlegają rezerwy na świadczenia pracownicze. Pozycja ta została zalokowana do poszczególnych rodzajów działalności na podstawie klucza podziałowego opartego na liczbie pracowników przypisanych do działalności infrastruktury usługowej oraz pozostałej działalności.

c) wyłączenia część pozycji z podziału.

Część pozycji sprawozdania z sytuacji finansowej nie podlega przyporządkowaniu do określonych rodzajów działalności i zostały wyłączone z podziału z uwagi na fakt, że dotyczą one działalności całej Spółki. Wyłączone z podziału podlegają głównie pozycje finansowe, takie jak: udziały, środki pieniężne i ekwiwalenty, pozostałe aktywa finansowe, zobowiązania z tytułu kredytów i pożyczek, leasingów oraz pozostałych zobowiązań finansowych. Wyłączeniu z podziału podlegają również aktywa i zobowiązania z tytułu podatku odroczonego, oraz rozrachunki z tytułu podatku dochodowego oraz VAT.

Nazwa pozycji	Klucz alokacji
AKTYWA	
Rzeczowe aktywa trwałe	metoda szczegółowej identyfikacji
Aktywa niematerialne	metoda szczegółowej identyfikacji
Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży	metoda szczegółowej identyfikacji
Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i udziały we wspólnych przedsięwzięciach	wyłączone z podziału
Pozostałe aktywa finansowe	wyłączone z podziału
Pozostałe aktywa niefinansowe	metoda szczegółowej identyfikacji
Należności z tytułu dostaw i usług	metoda szczegółowej identyfikacji
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	metoda szczegółowej identyfikacji
Należności z tytułu VAT	wyłączone z podziału
Należności z tytułu podatku dochodowego	wyłączone z podziału
Należności pozostałe	wyłączone z podziału
Zapasy	metoda szczegółowej identyfikacji
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	wyłączone z podziału
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	wyłączone z podziału

34. Ujawnienia wynikające z art. 36g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym (cd.)

Nazwa pozycji	Klucz alokacji
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA	
Kapitał własny, z wyjątkiem zysku za okres sprawozdawczy	wyłączone z podziału
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz RMB	metoda szczegółowej identyfikacji
Zobowiązania z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych	metoda szczegółowej identyfikacji
Zobowiązania z tytułu VAT	wyłączone z podziału
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	wyłączone z podziału
Zobowiązania z tytułu wynagrodzeń, PIT i ZUS, ZFŚS	metoda proporcjonalna
Zobowiązania z tytułu leasingu	wyłączone z podziału
Zobowiązania pozostałe	wyłączone z podziału
Kredyty bankowe i pożyczki	wyłączone z podziału
Rezerwy na świadczenia pracownicze	metoda proporcjonalna
Pozostałe rezerwy	metoda szczegółowej identyfikacji
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	wyłączone z podziału

Podział sprawozdania z całkowitych dochodów oraz sprawozdania z sytuacji finansowej za lata 2016 - 2017 na poszczególne rodzaje działalności

JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2017 ROKU DO 31 GRUDNIA 2017 ROKU

	Działalność związana z infrastrukturą usługową	Eliminacja kosztów kapitalizowanych	Pozostała działalność	Pozycje wyłączone	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)
Przychody ze sprzedaży usług	5 439	-	3 537 033	-	3 542 472
Przychody ze sprzedaży materiałów	-	-	12 216	-	12 216
Pozostałe przychody operacyjne	-	-	37 126	-	37 126
Przychody z działalności operacyjnej razem	5 439	-	3 586 375	-	3 591 814
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	8 683	-	431 927	-	440 610
Zużycie materiałów i energii	83 996	(33 166)	514 409	-	565 239
Usługi obce	37 040	(8 512)	1 136 653	-	1 165 181
Podatki i opłaty	2 291	(312)	29 959	-	31 938
Koszty świadczeń pracowniczych	133 328	(24 256)	1 040 012	-	1 149 084
Pozostałe koszty rodzajowe	389	(1 585)	44 329	-	43 133
Wartość sprzedanych materiałów	-	-	8 358	-	8 358
Pozostałe koszty operacyjne	-	-	37 042	-	37 042
Koszty działalności operacyjnej razem	265 727	(67 831)	3 242 689	-	3 440 585
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	(260 288)	67 831	343 686	-	151 229
Przychody finansowe	-	-	-	30 915	30 915
Koszty finansowe	2 913	-	15 993	37 791	56 697
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(263 201)	67 831	327 693	(6 876)	125 447
Podatek dochodowy	-	-	-	31 480	31 480
ZYSK / (STRATA) NETTO	(263 201)	67 831	327 693	(38 356)	93 967

34. Ujawnienia wynikające z art. 36g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym (cd.)
JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2016 ROKU DO 31 GRUDNIA 2016 ROKU

	Działalność związana z infrastrukturą usługową	Eliminacja kosztów kapitalizowanych	Pozostała działalność	Pozycje wyłączone	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
Przychody ze sprzedaży usług	4 520	-	3 203 645	-	3 208 165
Przychody ze sprzedaży materiałów	-	-	10 840	-	10 840
Pozostałe przychody operacyjne	-	-	31 452	-	31 452
Przychody z działalności operacyjnej razem	4 520	-	3 245 937	-	3 250 457
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	13 684	-	461 160	-	474 844
Zużycie materiałów i energii	65 266	(15 436)	482 825	-	532 655
Usługi obce	35 476	(7 302)	1 050 353	-	1 078 527
Podatki i opłaty	2 379	(162)	26 370	-	28 587
Koszty świadczeń pracowniczych	124 168	(16 176)	981 109	-	1 089 101
Pozostałe koszty rodzajowe	505	(1 944)	43 259	-	41 820
Wartość sprzedanych materiałów	-	-	7 670	-	7 670
Pozostałe koszty operacyjne	-	-	28 364	-	28 364
Koszty działalności operacyjnej razem	241 478	(41 020)	3 081 110	-	3 281 568
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	(236 958)	41 020	164 827	-	(31 111)
Przychody finansowe	-	-	20 532	-	20 532
Koszty finansowe	2 826	-	16 268	41 017	60 111
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(239 784)	41 020	169 091	(41 017)	(70 690)
Podatek dochodowy	-	-	-	(2 125)	(2 125)
ZYSK / (STRATA) NETTO	(239 784)	41 020	169 091	(38 892)	(68 565)

W ramach działalności związanej z infrastrukturą usługową zostały poniesione koszty w związku z usługami realizowanymi na potrzeby działalności podstawowej Spółki, które wyniosły odpowiednio, około 264 milionów złotych w 2017 i około 238 milionów złotych w 2016 roku.



34. Ujawnienia wynikające z art. 36g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym (cd.)
JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2017 ROKU

	Działalność związana z infrastrukturą usługową	Działalność pozostała	Pozycje wyłączone	Rok zakończony 31/12/2017 (zbadane)
AKTYWA				
Aktywa trwałe				
Rzeczowe aktywa trwałe	115 621	3 495 641	-	3 611 262
Aktywa niematerialne	-	39 561	-	39 561
Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach	-	-	804 629	804 629
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	-	-	8 647	8 647
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	-	4 484	-	4 484
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	-	-	89 904	89 904
Aktywa trwałe razem	115 621	3 539 686	903 180	4 558 487
Aktywa obrotowe				
Zapasy	42 073	44 353	-	86 426
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	926	460 118	25 563	486 607
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	-	-	281 630	281 630
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	-	27 976	-	27 976
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	-	-	295 910	295 910
Aktywa obrotowe razem	42 999	532 447	603 103	1 178 549
AKTYWA RAZEM	158 620	4 072 133	1 506 283	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	-	-	12 469	12 469
Zyski zatrzymane	-	-	265 444	265 444
Kapitał własny razem	-	-	3 106 461	3 106 461
Zobowiązania długoterminowe				
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	-	-	1 211 148	1 211 148
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	-	-	3 308	3 308
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	76 403	426 453	-	502 856
Pozostałe rezerwy długoterminowe	-	14 224	-	14 224
Zobowiązania długoterminowe razem	76 403	440 677	1 214 456	1 731 536
Zobowiązania krótkoterminowe				
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	-	-	219 352	219 352
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	-	-	31 069	31 069
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	30 910	437 731	80 547	549 188
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	10 067	71 357	-	81 424
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	-	16 905	-	16 905
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	-	-	1 101	1 101
Zobowiązania krótkoterminowe razem	40 977	525 993	332 069	899 039
Zobowiązania razem	117 380	966 670	1 546 525	2 630 575
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	117 380	966 670	4 652 986	5 737 036

34. Ujawnienia wynikające z art. 36g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym (cd.)
JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2016 ROKU

	Działalność związana z infrastrukturą usługową	Działalność pozostała	Pozycje wyłączone	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
AKTYWA				
Aktywa trwałe				
Rzeczowe aktywa trwałe	123 206	3 438 787	-	3 561 993
Aktywa niematerialne	-	50 778	-	50 778
Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach	-	-	737 974	737 974
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	-	-	6 169	6 169
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	-	8 162	-	8 162
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	-	-	76 244	76 244
Aktywa trwałe razem	123 206	3 497 727	820 387	4 441 320
Aktywa obrotowe				
Zapasy	45 542	14 159	-	59 701
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	768	407 201	5 638	413 607
Należności z tytułu podatku dochodowego	-	-	1 304	1 304
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	-	-	87	87
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	-	19 716	-	19 716
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	-	-	611 990	611 990
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	6 000	-	6 000
Aktywa obrotowe razem	46 310	447 076	619 019	1 112 405
AKTYWA RAZEM	169 516	3 944 803	1 439 406	5 553 725



34. Ujawnienia wynikające z art. 36g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym (cd.)

JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2016 ROKU (cd.)

	Działalność związana z infrastrukturą usługową	Działalność pozostała	Pozycje wyłączone	Rok zakończony 31/12/2016 (zbadane)
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA				
Kapitał własny				
Kapitał zakładowy	-	-	2 239 346	2 239 346
Kapitał zapasowy	-	-	589 202	589 202
Pozostałe składniki kapitału własnego	-	-	18 415	18 415
Zyski zatrzymane	-	-	171 477	171 477
Kapitał własny razem	-	-	3 018 440	3 018 440
Zobowiązania długoterminowe				
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	-	-	1 170 224	1 170 224
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	-	-	36 159	36 159
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	-	582	-	582
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	69 061	404 904	-	473 965
Pozostałe rezerwy długoterminowe	-	16 455	-	16 455
Zobowiązania długoterminowe razem	69 061	421 941	1 206 383	1 697 385
Zobowiązania krótkoterminowe				
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	-	-	178 170	178 170
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	-	-	43 176	43 176
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	27 109	330 763	107 539	465 411
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	8 899	71 625	-	80 524
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	-	11 640	-	11 640
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	-	-	58 979	58 979
Zobowiązania krótkoterminowe razem	36 008	414 028	837 864	837 900
Zobowiązania razem	105 069	835 969	1 594 247	2 535 285
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	105 069	835 969	4 612 687	5 553 725

35. Zdarzenia po dniu bilansowym

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

36. Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Spółki w dniu 15 marca 2018 roku.

Zarząd Spółki

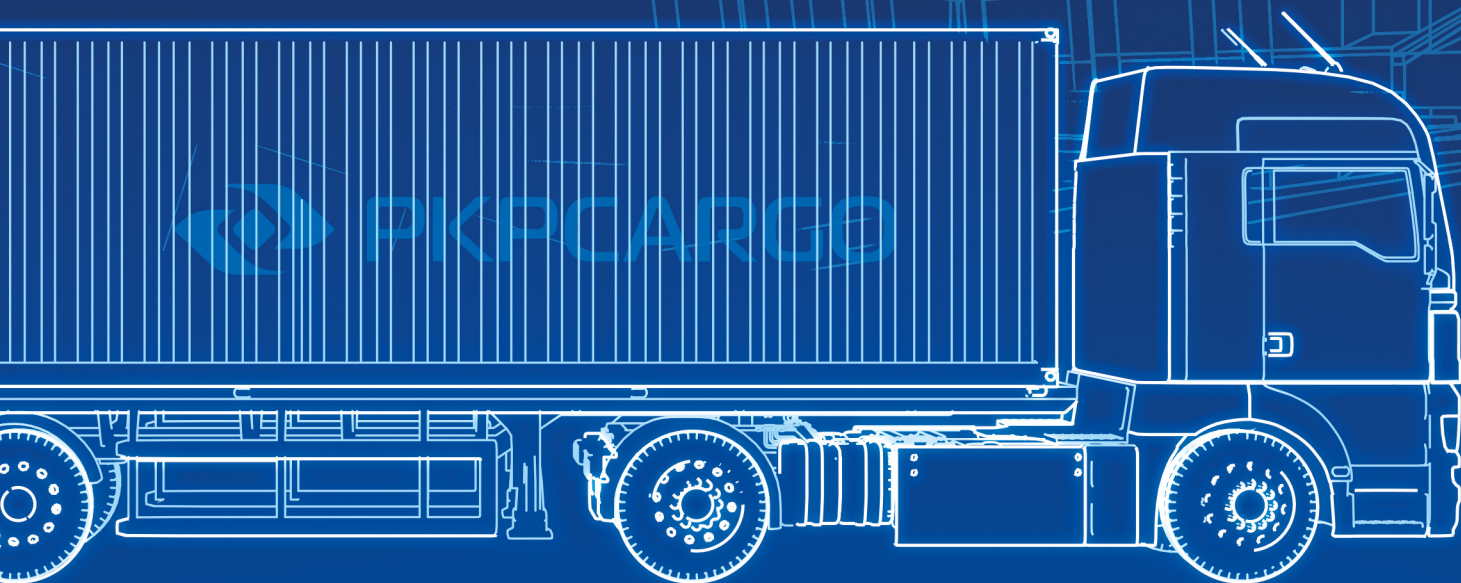
Krzysztof Mamiński
p.o. Prezesa Zarządu

Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 15 marca 2018 roku



SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI
GRUPY KAPITAŁOWEJ **PKP CARGO**
ZA ROK OBROTOWY 2017



pkpcargo.com

PKP CARGO S.A.

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

Niniejszy dokument zawiera Sprawozdanie Zarządu PKP CARGO S.A. („Spółka”, „Jednostka dominująca”) z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO („Grupa Kapitałowa”, „Grupa”) w 2017 r. W treści dokumentu znajduje się również sprawozdanie z działalności Jednostki dominującej.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO ZA ROK OBROTOWY 2017

1.	Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	7
2.	Relacje Inwestorskie	11
3.	Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	14
3.1	<i>Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO</i>	<i>14</i>
3.2	<i>Jednostki podlegające konsolidacji</i>	<i>14</i>
3.3	<i>Struktura organizacyjna Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO</i>	<i>18</i>
3.4	<i>Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką</i>	<i>20</i>
3.5	<i>Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej</i>	<i>21</i>
3.6	<i>Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami</i>	<i>22</i>
4.	Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	23
4.1	<i>Otoczenie makroekonomiczne</i>	<i>23</i>
4.2	<i>Działalność przewozowa</i>	<i>35</i>
4.3	<i>Pozostałe usługi</i>	<i>52</i>
4.4	<i>Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia</i>	<i>54</i>
4.5	<i>Informacje dotyczące zatrudnienia</i>	<i>54</i>
4.6	<i>Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO</i>	<i>57</i>
5.	Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO	60
5.1	<i>Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.</i>	<i>60</i>
5.2	<i>Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO</i>	<i>75</i>
5.3	<i>Informacje o majątku produkcyjnym</i>	<i>91</i>
5.4	<i>Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO</i>	<i>93</i>
5.5	<i>Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń</i>	<i>95</i>
6.	Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO	105
6.1	<i>Istotne informacje i zdarzenia</i>	<i>105</i>
6.2	<i>Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO</i>	<i>109</i>
6.3	<i>Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO</i>	<i>110</i>
6.4	<i>Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok</i>	<i>111</i>
7.	Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO	112
7.1	<i>Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO</i>	<i>112</i>
7.2	<i>Opis perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym</i>	<i>115</i>
8.	Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	117
8.1	<i>Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.</i>	<i>117</i>
8.2	<i>Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi</i>	<i>119</i>
8.3	<i>Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej</i>	<i>119</i>
8.4	<i>Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju</i>	<i>119</i>
8.5	<i>Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego</i>	<i>120</i>
8.6	<i>Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze</i>	<i>123</i>
8.7	<i>Informacje o obowiązującej Polityce Wynagrodzeń</i>	<i>124</i>
8.8	<i>Informacje dotyczące sprawozdania finansowego</i>	<i>129</i>
9.	Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego	131
9.1	<i>Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny</i>	<i>131</i>
9.2	<i>Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia</i>	<i>131</i>
9.3	<i>Opis głównych cech stosowanych w PKP CARGO S.A. systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych</i>	<i>134</i>
9.4	<i>Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji</i>	<i>135</i>
9.5	<i>Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnień</i>	<i>137</i>
9.6	<i>Ograniczenia odnośnie do wykonywania prawa głosu</i>	<i>138</i>
9.7	<i>Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.</i>	<i>139</i>

9.8	Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień	140
9.9	Zasady zmiany statutu lub umowy spółki PKP CARGO S.A.	141
9.10	Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania	141
9.11	Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących PKP CARGO S.A. oraz ich komitetów	142
10.	Oświadczenie Grupy PKP CARGO i PKP CARGO S.A. na temat informacji niefinansowych	152
10.1	Oświadczenie Grupy PKP CARGO	152
10.2	Oświadczenie PKP CARGO S.A.	188
11.	Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta i spółek Grupy	211

SPIS TABEL

Tabela 1 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	7
Tabela 2 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. raportowanym, a skorygowanym	8
Tabela 3 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	9
Tabela 4 Uzgodnienie różnic pomiędzy wynikiem na działalności operacyjnej raportowanym, a skorygowanym	10
Tabela 5 Spółki, w których PKP CARGO S.A. posiadała bezpośrednio udziały lub akcje wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r.	22
Tabela 6 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017	47
Tabela 7 Praca przewozowa PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017	47
Tabela 8 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017	49
Tabela 9 Masa towarowa PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017	49
Tabela 10 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017	51
Tabela 11 Średnia odległość przewozów PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017	51
Tabela 12 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	54
Tabela 13 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2016 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	55
Tabela 14 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	55
Tabela 15 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	55
Tabela 16 Przeciętne zatrudnienie w etatach w okresie 12 miesięcy 2014-2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	55
Tabela 17 Przeciętne zatrudnienie w osobach w okresie 12 miesięcy 2014-2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	56
Tabela 18 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	56
Tabela 19 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2016 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	56
Tabela 20 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	57
Tabela 21 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)	57
Tabela 22 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 (tys. zł)	58
Tabela 23 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2014 - 2017 (tys. zł)	59
Tabela 24 Wyniki PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	60
Tabela 25 Skorygowane wyniki PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	61
Tabela 26 Przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	62
Tabela 27 Koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	63
Tabela 28 Skorygowane koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	63
Tabela 29 Działalność finansowa PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	65
Tabela 30 Analiza pozioma i pionowa aktywów PKP CARGO S.A. (tys. zł)	66
Tabela 31 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2014 - 2017	69
Tabela 32 Analiza pozioma i pionowa pasywów PKP CARGO S.A. (tys. zł)	70
Tabela 33 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017	72
Tabela 34 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017	73
Tabela 35 Skorygowane wybrane wskaźniki finansowe PKP CARGO S.A. za lata 2014 - 2017	74
Tabela 36 Wyniki Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	76
Tabela 37 Skorygowane wyniki Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	77
Tabela 38 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	78
Tabela 39 Skorygowane przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	79
Tabela 40 Koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	80
Tabela 41 Skorygowane koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	80
Tabela 42 Działalność finansowa Grupy PKP CARGO za lata 2014 - 2017 (tys. zł)	82
Tabela 43 Analiza pozioma i pionowa aktywów Grupy PKP CARGO (tys. zł)	83
Tabela 44 Analiza pozioma i pionowa pasywów Grupy PKP CARGO (tys. zł)	86

Tabela 45 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017	88
Tabela 46 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017	89
Tabela 47 Skorygowane wybrane wskaźniki finansowe Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017	89
Tabela 48 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności	92
Tabela 49 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów wg własności	92
Tabela 50 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane na dzień 31.12.2017 r. wobec stanu na 31.12.2016 r., 31.12.2015 r. oraz na 31.12.2014 r.	93
Tabela 51 Istotne informacje i zdarzenia, które wystąpiły w 2017 r. oraz po dniu bilansowym	105
Tabela 52 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające	117
Tabela 53 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	118
Tabela 54 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2017 r. (zł)	126
Tabela 55 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2017 r. (zł)	127
Tabela 56 Łączne wynagrodzenia podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych (zł netto)	130
Tabela 57 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2017 r.	135
Tabela 58 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	137
Tabela 59 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu	143
Tabela 60 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu	147
Tabela 61 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu	150
Tabela 62 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu	151
Tabela 63 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu	151
Tabela 64 Zużycie energii elektrycznej w Grupie w latach 2016-2017	156
Tabela 65 Emisja substancji do powietrza w Grupie w latach 2016-2017	156
Tabela 66 Rodzaje i ilość odpadów w Grupie w latach 2016-2017	157
Tabela 67 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez Grupę w latach 2016-2017	159
Tabela 68 Liczba pracowników w Grupie w osobach w latach 2016-2017	161
Tabela 69 Liczba pracowników w Grupie w etatach w latach 2016-2017	161
Tabela 70 Liczba rozpoczętych staży i przyjętych stażystów w Grupie w latach 2016-2017	161
Tabela 71 Liczba nowych pracowników w Grupie w latach 2016-2017	162
Tabela 72 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2017	162
Tabela 73 Liczba godzin szkoleniowych dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych	165
Tabela 74 Związki zawodowe w Grupie w latach 2016-2017	168
Tabela 75 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w Grupie w latach 2016-2017	168
Tabela 76 Zużycie energii elektrycznej w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	191
Tabela 77 Emisja substancji do powietrza w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	191
Tabela 78 Rodzaje i ilość odpadów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	192
Tabela 79 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	194
Tabela 80 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w osobach w latach 2016-2017	195
Tabela 81 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w etatach w latach 2016-2017	195
Tabela 82 Liczba rozpoczętych staży i przyjętych stażystów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	195
Tabela 83 Liczba nowych pracowników w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	196
Tabela 84 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2017	196
Tabela 85 Liczba godzin szkoleniowych dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych	199
Tabela 86 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	201
Tabela 87 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017	201

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2017 r.	11
Rysunek 2 Główne wydarzenia oraz działania realizowane w ramach relacji inwestorskich w 2017 r.	13
Rysunek 3 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 31.12.2017 r.	19
Rysunek 4 Struktura Grupy AWT na dzień 31.12.2017 r.	20
Rysunek 5 Dynamika PKB w Polsce w latach 2012-2017 rocznie oraz prognoza na lata 2018-2019	25
Rysunek 6 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2012-2016 oraz prognozy na lata 2017-2019 r. – dane niewyrównane sezonowo ..	25
Rysunek 7 Aktualne indeksy cenowe węgla na rynku europejskim ARA w porównaniu do RB	29
Rysunek 8 Wydobycie węgla kamiennego w Republice Czeskiej kwartalnie w latach 2015-2017 (w tys. ton)	32
Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2017 (mln ton)	36
Rysunek 10 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2017 (mld tkm)	36
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2017	37
Rysunek 12 Udziały spółki PKP CARGO S.A. w przewiezionej masie towarowej w Polsce w latach 2014-2017	37
Rysunek 13 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2017	38
Rysunek 14 Udziały spółki PKP CARGO S.A. w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2017	38
Rysunek 15 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych w Polsce w 2017 r. według przetransportowanej masy towarowej oraz wykonanej pracy przewozowej	39
Rysunek 16 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2014-2017 (mln ton)	40
Rysunek 17 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2014-2017 (mld tkm)	40
Rysunek 18 Udziały rynkowe AWT a.s. pod względem przetransportowanej na terytorium Republiki Czeskiej masy towarowej kwartalnie w okresie 2014-2017	41
Rysunek 19 Udziały rynkowe AWT a.s. w zrealizowanej na terytorium Republiki Czeskiej pracy przewozowej kwartalnie w okresie 2014-2017	41
Rysunek 20 Udziały rynkowe największych operatorów kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w obrębie Republiki Czeskiej w 2017 r. (btkm)	42
Rysunek 21 Struktura pracy przewozowej Grupy PKP CARGO w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.	48
Rysunek 22 Struktura pracy przewozowej PKP CARGO S.A. w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.	48
Rysunek 23 Struktura masy towarowej Grupy PKP CARGO w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.	50
Rysunek 24 Struktura masy towarowej PKP CARGO S.A. w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.	50
Rysunek 25 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Spółki za lata 2014 – 2017	62
Rysunek 26 Struktura aktywów trwałych PKP CARGO S.A. w 2016 r. i 2017 r.	67
Rysunek 27 Struktura aktywów obrotowych PKP CARGO S.A. w 2016 r. i 2017 r.	68
Rysunek 28 Struktura pasywów PKP CARGO S.A. w 2016 r. i 2017 r.	71
Rysunek 29 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Grupy za lata 2014 – 2017	78
Rysunek 30 Struktura aktywów trwałych Grupy PKP CARGO w 2016 r. i 2017 r.	84
Rysunek 31 Struktura aktywów obrotowych Grupy PKP CARGO w 2016 r. i 2017 r.	85
Rysunek 32 Struktura pasywów Grupy PKP CARGO w 2016 r. i 2017 r.	87
Rysunek 33 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2017 r. oraz na dzień przekazania raportu	137
Rysunek 34 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej	144

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			
	2017	2016	2015	2014 ²	2017	2016	2015	2014
Przychody z działalności operacyjnej	3 591 814	3 250 457	3 514 154	3 880 181	846 188	742 843	839 742	926 212
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	151 229	-31 111	-115 180	92 813	35 628	-7 110	-27 523	22 155
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	125 447	-70 690	-139 107	87 532	29 554	-16 155	-33 241	20 894
Zysk / (strata) netto z działalności kontynuowanej	93 967	-68 565	-114 125	75 607	22 137	-15 669	-27 271	18 048
Całkowite dochody	88 021	-53 876	-73 827	48 936	20 737	-12 313	-17 642	11 681
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej *,***	123 815	-31 111	126 544	349 929	29 169	-7 110	30 239	83 529
Skorygowany zysk (strata) przed opodatkowaniem *,***	98 033	-70 690	102 617	344 648	23 095	-16 155	24 521	82 269
Skorygowany zysk (strata) netto *,***	71 762	-68 565	81 671	283 871	16 906	-15 669	19 516	67 761
Skorygowane całkowite dochody *,***	65 815	-53 876	121 969	257 200	15 505	-12 313	29 146	61 394
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878
Zysk / (strata) na akcję (PLN/EUR)	2,10	-1,53	-2,55	1,70	0,49	-0,35	-0,61	0,41
Skorygowany zysk / (strata) na akcję (PLN/EUR) *,***	1,60	-1,53	1,82	6,38	0,38	-0,35	0,44	1,52
Zysk / (strata) rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	2,10	-1,53	-2,55	1,69	0,49	-0,35	-0,61	0,40
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej **	478 444	237 526	325 876	462 459	112 716	54 283	77 871	110 391
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-780 286	-440 642	-584 858	-208 082	-183 826	-100 702	-139 758	-49 670
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-14 238	731 009	-38 341	-102 189	-3 354	167 061	-9 162	-24 393
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-316 080	527 893	-297 323	152 188	-74 465	120 642	-71 048	36 328
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Aktywa trwałe	4 558 487	4 441 320	4 458 145	4 129 487	1 092 926	1 003 915	1 046 145	968 840
Aktywa obrotowe	1 178 549	1 106 405	559 110	1 207 089	282 565	250 091	131 200	283 201
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	6 000	44 061	17 560	-	1 356	10 339	4 120
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	2 239 346	2 239 346	536 898	506 181	525 483	525 384
Kapitał własny	3 106 461	3 018 440	3 072 316	3 256 319	744 794	682 287	720 947	763 982
Zobowiązania długoterminowe	1 731 536	1 697 385	1 150 212	1 034 276	415 147	383 676	269 908	242 657
Zobowiązania krótkoterminowe	899 039	837 900	838 788	1 063 541	215 550	189 399	196 829	249 523

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 r. sporządzone według MSSF UE

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść („PDO”) w kwocie 257,1 mln zł; dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach został uwzględniony podatek odroczonej od I PDO w kwocie 48,9 mln zł dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz o odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych

dochodach został uwzględniony podatek odroczonej od II PDO w kwocie 12,1 mln zł oraz podatek odroczonej od odpisu aktualizującego wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 33,8 mln zł,

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

*** dane w 2017 r. 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, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach został uwzględniony podatek odroczonej od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.

¹ W niniejszym Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2017 dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

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

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

PKP CARGO S.A.	w tys. PLN				w tys. EUR			
	2017	2016	2015	2014	2017	2016	2015	2014
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	151 229	-31 111	-115 180	92 813	35 628	-7 110	-27 523	22 155
Korekty:								
Koszty operacyjne								
PDO I				257 116				61 374
PDO II			63 862				15 260	
Aktualizacja wartości aktywów	-27 414		177 862		-6 458		42 502	
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej	123 815	-31 111	126 544	349 929	29 169	-7 110	30 239	83 529

Źródło: Opracowanie własne



Tabela 3 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w tys. PLN				w tys. EUR			
	2017	2016	2015		2017	2016	2015	
			(przekształcone*)				(przekształcone*)	
Przychody z działalności operacyjnej	4 738 611	4 411 269	4 554 133	4 274 335	1 116 359	1 008 129	1 088 256	1 020 298
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	155 000	-132 071	55 911	120 927	36 516	-30 183	13 361	28 866
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	116 433	-150 924	10 518	93 521	27 430	-34 491	2 513	22 324
Zysk / (strata) netto	81 673	-133 772	30 081	78 282	19 241	-30 572	7 188	18 686
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	74 500	-91 076	107 619	43 759	17 551	-20 814	25 717	10 445
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej** ,*** ,*****	127 585	-25 293	166 970	386 258	30 058	-5 780	39 899	92 201
Skorygowany zysk (strata) przed opodatkowaniem** ,*** ,*****	89 018	-44 146	121 577	358 852	20 972	-10 089	29 052	85 659
Skorygowany zysk (strata) netto** ,*** ,*****	59 467	-41 470	93 861	293 200	14 010	-9 477	22 429	69 988
Skorygowane całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jedn. dominującej** ,*** ,*****	52 294	1 227	171 399	258 677	12 320	280	40 957	61 747
Średnia ważona liczba akcji (szt)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 524 924
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku (straty) rozwodnionego (szt)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 790 878
Zysk / (strata) na akcję (PLN/EUR)	1,82	-2,99	0,67	1,70	0,43	-0,68	0,16	0,41
Skorygowany zysk / (strata) na akcję (PLN/EUR)	1,33	-0,93	2,10	6,59	0,31	-0,21	0,50	1,57
Zysk / (strata) rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	1,82	-2,99	0,67	1,70	0,43	-0,68	0,16	0,41
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej****	600 739	380 049	387 502	559 932	141 527	86 854	92 598	133 658
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-740 017	-568 567	-515 199	-238 743	-174 339	-129 937	-123 112	-56 989
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-99 428	663 860	-29 447	-155 711	-23 424	151 715	-7 037	-37 169
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-238 706	475 342	-157 144	165 478	-56 236	108 632	-37 551	39 500
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Aktywa trwałe	4 947 406	4 960 270	4 996 910	4 254 465	1 186 172	1 121 218	1 172 571	998 162
Aktywa obrotowe	1 694 153	1 547 936	1 078 895	1 401 188	406 184	349 895	253 173	328 740
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	44 061	17 560	-	-	10 339	4 120
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	2 239 346	2 239 346	536 898	506 181	525 483	525 384
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 334 778	3 260 278	3 351 354	3 321 464	799 534	736 953	786 426	779 266
Kapitał własny przypadający udziałom niedającym kontroli	-	-	-	55 238	-	-	-	12 960
Zobowiązania długoterminowe	2 093 673	2 076 081	1 586 088	1 165 414	501 971	469 277	372 190	273 424
Zobowiązania krótkoterminowe	1 213 108	1 171 847	1 182 424	1 131 097	290 850	264 884	277 467	265 372

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r. sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 r. sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 6³ SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.
 ** dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów

³ Za każdym razem, gdy w Sprawozdaniu będzie mowa o **Nocie**, należy przez to rozumieć **Notę Jednostkowego Sprawozdania Finansowego** PKP CARGO S.A. („JSF”) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. sporządzonego według MSSF UE, w przypadku odnoszenia się do danych jednostkowych. W przypadku danych skonsolidowanych, należy przez to rozumieć **Notę Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego** Grupy PKP CARGO („SSF”) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej, tak jak w tym przypadku

oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej został uwzględniony podatek odroczoney z tytułu PDO I w kwocie 50,4 mln zł

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

dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 r. w wysokości 0,9 mln zł) oraz o odpis wartości należności w kwocie 72,7 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach przypadający akcjonariuszom Jednostki dominującej został uwzględniony podatek odroczoney z tytułu odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości AWT w kwocie 6,5 mln zł oraz podatek odroczoney z tytułu odpisu aktualizującego należności od OKD a.s. („OKD”) w kwocie 8,0 mln zł,

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

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

***** dane w 2017 r. 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, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto oraz skorygowanych całkowitych dochodach przypadających akcjonariuszom Jednostki dominującej został uwzględniony podatek odroczoney od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.

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

Grupa PKP CARGO	w tys. PLN				w tys. EUR			
	2017	2016	2015 (przekształcone*)	2014	2017	2016	2015 (przekształcone*)	2014
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	155 000	-132 071	55 911	120 927	36 516	-30 183	13 361	28 866
Korekty:								
Przychody operacyjne								
Okazjonalne nabycie AWT			-137 779				-32 924	
Koszty operacyjne								
PDO I				265 331				63 335
PDO II			70 179				16 770	
Odpis na należności OKD		72 661				16 605		
Aktualizacja wartości aktywów	-27 414		178 659		-6 459		42 692	
Odpis z tytułu trwałej wartości aktywów AWT		34 117				7 797		
Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej	127 585	-25 293	166 970	386 258	30 058	-5 780	39 899	92 201

Źródło: Opracowanie własne

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

W okresach objętych Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym i Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalone przez Narodowy Bank Polski:

1. kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2017 r. - 4,1709 PLN/EUR, 31.12.2016 r. - 4,4240 PLN/EUR, 31.12.2015 r. - 4,2615 PLN/EUR, 31.12.2014 r. - 4,2623 PLN/EUR.
2. średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2017 r. - 4,2447 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2016 r. - 4,3757 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2015 r. - 4,1848 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2014 r. - 4,1893 PLN/EUR.

2. Relacje Inwestorskie

W 2017 r., zgodnie z wiedzą Spółki, wydano 11 rekomendacji dla akcji PKP CARGO S.A. Cena docelowa akcji zgodnie z wycenami w 2017 r. wahała się w przedziale od 45,2 zł do 77,0 zł.

Poniższy wykres przedstawia notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2017 r.

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. w 2017 r.



- | | | | |
|---|--|---|--|
| 1 | Raport roczny za 2016 r. | 6 | Upiływ terminu w sprawie utworzenia joint-venture z Minezit SE |
| 2 | Zamiar realizacji opcji sprzedaży przez Minezit SE | 7 | Złożenie rezygnacji przez Członków Zarządu |
| 3 | Raport za I kwartał 2017 r. | 8 | PKP CARGO S.A. właścicielem 100% udziałów AWT B.V. |
| 4 | Zawarcie listu intencyjnego z Minezit SE | 9 | Raport za III kwartał 2017 r. |
| 5 | Raport za I półrocze 2017 r. | | |

Źródło: Opracowanie własne

Od dnia 30 października 2013 r. tj. od dnia debiutu Spółki na głównym parkiecie Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. do dnia 31 grudnia 2017 r. kurs akcji PKP CARGO S.A. spadł o -27,4%. W tym samym okresie indeks WIG 30 obejmujący 30 największych i najbardziej płynnych spółek z głównego rynku GPW, będący indeksem cenowym, do którego od dnia 18 grudnia 2015 r. należy również PKP CARGO S.A., wzrósł o 4,4%.

W 2017 r. kurs akcji PKP CARGO S.A. wzrósł o 17,2%, podczas gdy akcje spółek notowanych w indeksie WIG30 wzrosły nieznacznie więcej, bo o 25,9%.

W okresie od dnia debiutu Spółki na GPW do dnia 31 grudnia 2017 r. średnia cena akcji PKP CARGO S.A. wyniosła 64,74 zł, osiągając maksimum (89,77 zł) i minimum (28,99 zł) odpowiednio w dniach 1 czerwca 2015 r. i 23 maja 2016 r.

Akcje spółki PKP CARGO S.A. są notowane w najważniejszych indeksach giełdowych publikowanych przez GPW S.A., do których należą takie indeksy jak: WIG, WIG TR, WIG 30, WIG 30 TR, mWIG40, INVESTORMS, a od listopada 2014 r. także w zagranicznym indeksie MSCI SMALL CAP, publikowanym przez amerykańską firmę MSCI Barra.

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

PKP CARGO S.A. dążąc do zapewnienia najwyższych standardów w obszarze prowadzonych relacji inwestorskich w roku 2017 przeprowadziło wiele wydarzeń skierowanych do środowiska inwestorskiego.

Nadrzędnym celem PKP CARGO S.A. jest prawidłowe i terminowe wypełnianie obowiązków informacyjnych spółki giełdowej. Na tej płaszczyźnie w roku 2017, Spółka zidentyfikowała wiele zdarzeń wymagających niezwłocznego przekazania do publicznej wiadomości.

W ramach raportowania giełdowego PKP CARGO S.A. opublikowała w 2017 r. 36 raportów bieżących.

W 2017 r. PKP CARGO S.A. zorganizowała cztery konferencje dla analityków i inwestorów w związku z publikacją wyników okresowych Spółki. Podczas konferencji przedstawiciele Zarządu PKP CARGO S.A. prezentowali wyniki Grupy oraz odpowiadali na pytania uczestników. W celu zapewnienia jak najszerszego dostępu do konferencji, PKP CARGO S.A. zapewniała transmisję internetową swoich wydarzeń, dostępną m.in. na stronie internetowej Spółki. W trakcie konferencji PKP CARGO S.A. zapewniała każdorazowo tłumaczenie symultaniczne na język angielski, zarówno dla uczestników stacjonarnych, jak również dla tych uczestniczących w konferencjach przez Internet lub za pośrednictwem telekonferencji.

W ramach działań skierowanych do obecnych i potencjalnych inwestorów w roku 2017, przedstawiciele PKP CARGO S.A. reprezentowali Spółkę na organizowanych przez profesjonalne instytucje rynku kapitałowego konferencjach oraz roadshow krajowych i zagranicznych.

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

1. Interaktywny Raport 2016 – opublikowany przez Spółkę Interaktywny Raport Roczny za 2016 rok.
2. Informacje finansowe – blok zawierający podstawowe dane na temat Spółki, dane operacyjne i finansowe oraz raporty finansowe (kwartalne, półroczne i roczne).
3. Prezentacje – zawierający prezentacje przygotowane na konferencje wynikowe, jak również wydarzenia branżowe,
4. Raporty bieżące – blok zawierający wszystkie raporty bieżące publikowane przez Spółkę.
5. Akcje – blok, w którym znajdują się dane giełdowe, takie jak: aktualny wykres notowań, dane dotyczące kursu, akcjonariatu, wypłacanych dywidend oraz kalkulator bieżącej wartości akcji. Ponadto w bloku tym znajdują się rekomendacje analityków oraz informacje dotyczące akcji pracowniczych.
6. Walne Zgromadzenia – zawierający informacje na temat Walnych Zgromadzeń zwoływanych przez PKP CARGO S.A., w tym m.in. ogłoszenie o zwołaniu Walnego Zgromadzenia, projekty uchwał czy formularz do wykonywania prawa głosu przez pełnomocnika.
7. Ład korporacyjny – blok zawierający sylwetki władz PKP CARGO S.A. (Zarząd i Rada Nadzorcza) oraz informacje dotyczące Komitetu audytu, Komitetu ds. nominacji i Komitetu ds. Strategii. W bloku tym znajdują się również dokumenty Spółki, m.in. Statut, Regulamin Zarządu oraz Regulamin Rady Nadzorczej, jak również prospekt emisyjny. Ponadto można zapoznać się z obszarem zasad dobrych praktyk, które PKP CARGO S.A. stosuje w celu maksymalnej transparentności działań oraz właściwego, wysokiego poziomu komunikacji z inwestorami.
8. Kalendarz – zawierający najważniejsze wydarzenia z punktu widzenia inwestora.
9. Kontakt – blok zawierający kontakt do Relacji Inwestorskich PKP CARGO S.A.

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

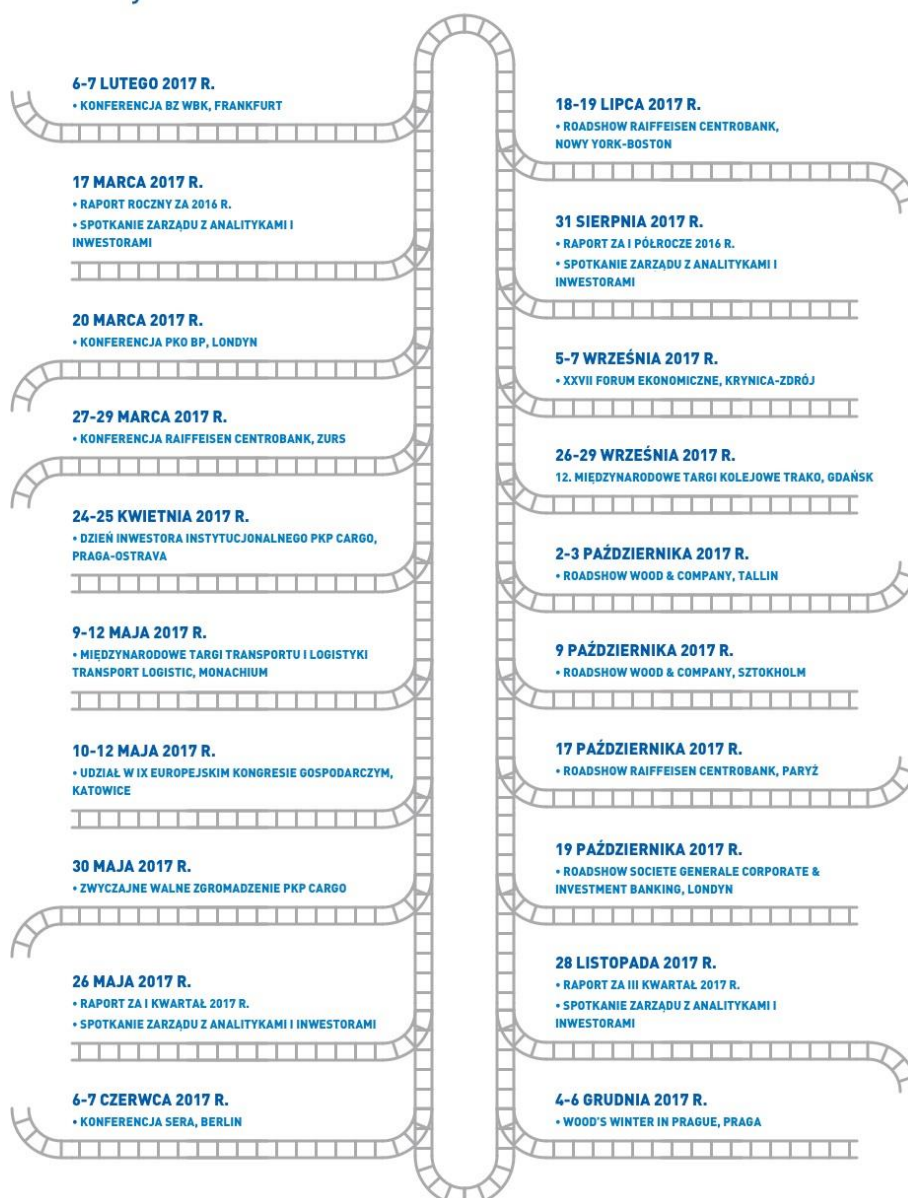
W dniach 24-25 kwietnia 2017 r. w PKP CARGO S.A. odbyła się trzecia edycja „Dnia Inwestora”, skierowana do analityków giełdowych oraz inwestorów instytucjonalnych. W wydarzeniu wzięło udział kilkudziesięciu uczestników reprezentujących instytucje finansowe. W trakcie „Dnia Inwestora” uczestnicy zwiedzali kluczowe aktywa Grupy AWT zlokalizowane w Czechach, wśród nich m.in. terminal Paskov.

W ramach ciągłego doskonalenia serwisu inwestorskiego, PKP CARGO S.A. w roku 2018 zamierza kontynuować działania i rozwijać narzędzia komunikacji z obszaru relacji inwestorskich.

Poniższy schemat przedstawia kalendarium prezentujące główne wydarzenia oraz działania w ramach relacji inwestorskich, jakie miały miejsce w 2017 r.

Rysunek 2 Główne wydarzenia oraz działania realizowane w ramach relacji inwestorskich w 2017 r.

— Wydarzenia roku 2017



Źródło: Opracowanie własne

3. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO

Zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupa PKP CARGO są największym w Polsce i jednym z największych w Unii Europejskiej („UE”) operatorem kolejowych przewozów towarowych. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzanie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. W chwili obecnej, Grupa pozostaje liderem na rynku polskim (wg UTK⁴) oraz posiada pozycję drugiego największego przewoźnika na rynku czeskim (wg SZDC⁵). Niezależnie od wymienionych obszarów, Spółka i Grupa prowadzą i stale rozwijają działalność operacyjną na terenie Czech, Słowacji, Niemiec, Austrii, 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:



3.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r., 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 Reaktivace a.s.
- ◆ AWT Rail HU Zr
- ◆ AWT Coal Logistics s.r.o.⁶

⁴ Urząd Transportu Kolejowego

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

⁶ Z dniem 1 czerwca 2017 roku nastąpiło połączenie dwóch spółek z Grupy AWT: Advanced World Transport a.s. przejęła w całości spółkę AWT Coal Logistics s.r.o., w wyniku czego AWT Coal Logistics s.r.o. przestała istnieć jako odrębny podmiot.

Dodatkowo w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2017 r. metodą praw własności wyceniane są następujące spółki:

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

- ◆ **Pol – Rail S.r.l.**

- ◆ **Terminale Przetadunkowe 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 Rekultivace a.s.

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

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

AWT ROSCO a.s.

Od 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.

3.3 Struktura organizacyjna Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

PKP CARGO S.A.

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

W strukturze organizacyjnej Spółki wyodrębnione zostały następujące jednostki organizacyjne:

Centrala Spółki, na którą składają się biura kierowane przez poszczególnych dyrektorów

Zakłady wykonujące zadania Spółki na określonych obszarach kraju

Centrala Spółki

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

Zakłady

Podstawowymi zadaniami Zakładów jest zarządzanie zasobami na obszarze działania, organizacja i realizacja dostaw ładunków zgodnie z zawartymi umowami z wykorzystaniem kolejowego procesu przewozowego, przeładunku, magazynowania, przewozów przy użyciu środków innych przewoźników, obsługi trakcyjnej przewozów realizowanych przez Spółkę, wynajmu pojazdów trakcyjnych, naprawy taboru kolejowego własnego oraz świadczenie usług naprawczych, utrzymanie urządzeń technicznych i zaplecza warsztatowego oraz realizacja celów Spółki w zakresie marketingu i sprzedaży usług.

Zakładami Spółki są:

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



Grupa PKP CARGO

Na dzień 31 grudnia 2017 r. w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 25 spółek zależnych.

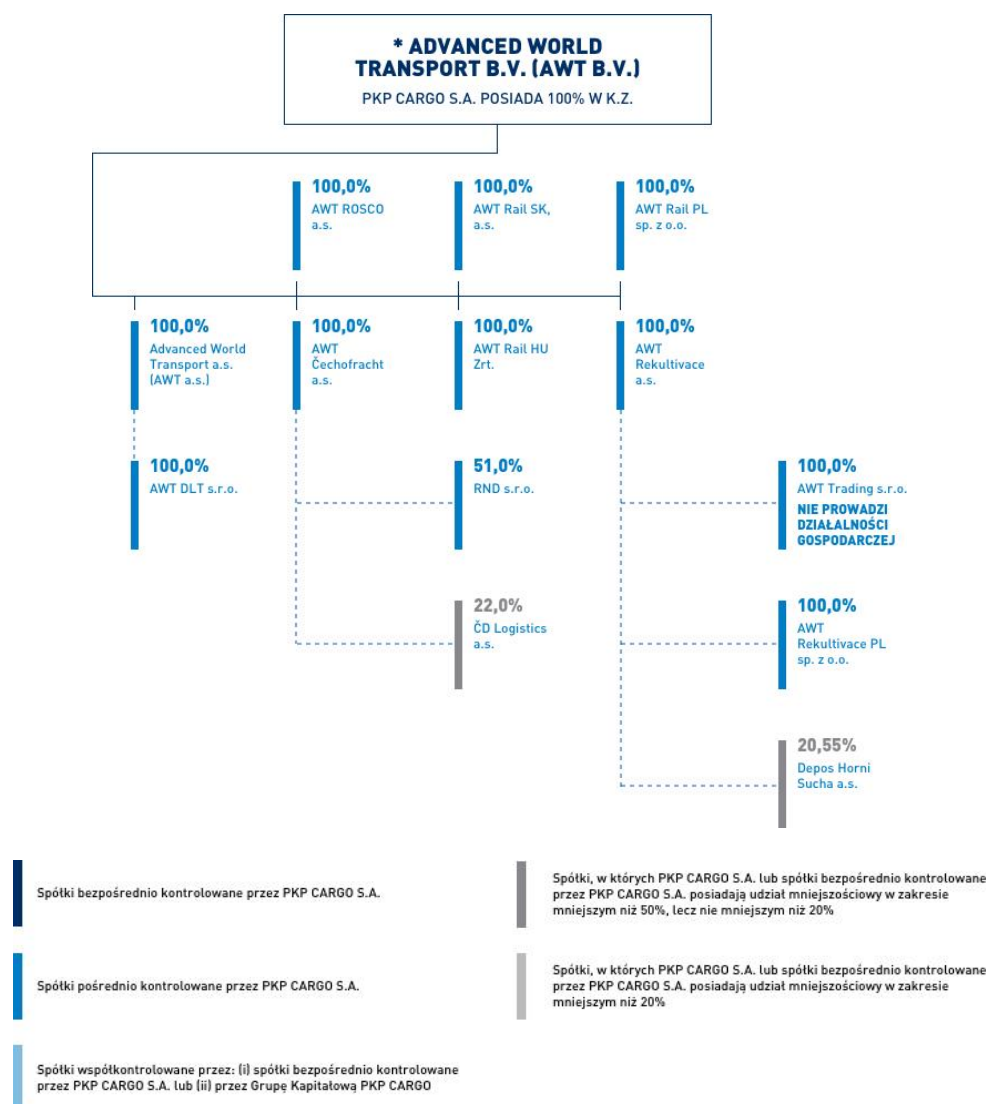
Ponadto Grupa posiada udziały w 4 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 2 wspólnych przedsięwzięciach.

Poniższy rysunek przedstawia schemat powiązań organizacyjnych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami na dzień 31 grudnia 2017 r.:

Rysunek 3 Struktura powiązań kapitałowych PKP CARGO S.A. na dzień 31.12.2017 r.



Rysunek 4 Struktura Grupy AWT na dzień 31.12.2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

3.4 Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką

Zmiany Statutu PKP CARGO S.A. miały związek z wejściem w życie:

- ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym z dnia 16 grudnia 2016 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 2259 z późn. zm.) oraz
- ustawy o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami z dnia 9 czerwca 2016 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 1202 z późn. zm.).

Powyższe ustawy nałożyły na państwowe osoby prawne, w tym także na PKP S.A., obowiązek podjęcia działań mających na celu wprowadzenie odpowiednich zmian do statutów spółek, w których państwowe osoby prawne są akcjonariuszami. W celu realizacji ustawowego obowiązku PKP S.A., przedłożyła na posiedzeniu Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy w dniu 30 maja 2017 r. propozycje dokonania odpowiednich zmian w statucie PKP CARGO S.A.

Uchwały w przedmiocie wprowadzenia zmian do Statutu PKP CARGO S.A. zostały podjęte Uchwałami od Nr 28/2017 do Nr 35/2017 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 30 maja 2017 r.

Następnie zmiany Statutu PKP CARGO S.A. zostały zarejestrowane w dniu 21 czerwca 2017 r. przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego.

Zgodnie z Uchwałą Nr 36/2017 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 30 maja 2017 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. została upoważniona do przyjęcia tekstu jednolitego Statutu PKP CARGO S.A., tym samym w wykonaniu tego upoważnienia Uchwałą Nr 1682/VI/2017 Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. w dniu 27 czerwca 2017 r. przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A.

3.5 Opis zmian w organizacji Grupy Kapitałowej

Dwie spółki, w których spółka PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiadała udział mniejszościowy w kapitale zakładowym (PPHU POLMIX Sp. z o.o. w likwidacji oraz AGENCJA WĘGLA I STALI "AWIS" Sp. z o.o.) zarejestrowane były wyłącznie w RHB – obydwie z wymienionych spółek nie zostały przerejestrowane w ustawowym terminie z rejestru RHB (Rejestr Handlowy B) do rejestru KRS (Krajowy Rejestr Sądowy), wobec czego podmioty te utraciły swój byt prawny.

Postanowieniem z dnia 2 lutego 2017 r., Sąd Rejonowy ogłosił upadłość spółki Trade Trans Karya sp. z o.o. W związku z postawieniem w stan upadłości, uległa również zmianie nazwa spółki z: „Trade Trans Karya sp. z o.o.” na: „Trade Trans Karya sp. z o.o. w upadłości”.

W dniu 22 maja 2017 r. nastąpiło zamknięcie i wykreślenie z rosyjskiego rejestru podmiotów handlowych, likwidowanej spółki ZAO „Eurasia Rail Logistics” (w której PKP CARGO posiadała 15% udział w kapitale zakładowym), w związku z czym podmiot ten przestał istnieć i nie jest ujawniany jako spółka powiązana z PKP CARGO.

Z dniem 1 czerwca 2017 r. nastąpiło połączenie dwóch spółek z Grupy AWT: AWT a.s. przejęła w całości spółkę AWT Coal Logistics a.s., w wyniku czego AWT Coal Logistics a.s. przestała istnieć jako odrębny podmiot.



W wyniku zawartej w dniu 6 czerwca 2017 r. umowy sprzedaży udziałów, czeska spółka AWT Čechofracht a.s. sprzedała wszystkie 50% udziałów posiadanych w spółce Lex Logistics Express s.r.o. W wyniku dokonanej transakcji, spółka AWT Čechofracht a.s. przestała być współnikiem w LEX Logistics express s.r.o., a tym samym LEX Logistics express s.r.o. przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO.

W dniu 14 czerwca 2017 r. na Zwyczajnym Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy spółki Gdański Terminal Kontenerowy S.A. podjęta została uchwała o rozwiązaniu spółki i otwarciu jej likwidacji. W spółce Gdański Terminal Kontenerowy S.A. 41,93% akcji posiada PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. W związku z otwarciem likwidacji, z dniem 14 czerwca 2017 r. uległa zmianie nazwa spółki z: „Gdański Terminal Kontenerowy S.A.” na: „Gdański Terminal Kontenerowy S.A. w likwidacji”.

W dniu 2 listopada 2017 r. PKP CARGO nabyła 20% udziałów w holenderskiej spółce Advanced World Transport B.V. od czeskiej spółki Minezit SE. Transakcja ta stanowiła wykonanie przez PKP CARGO na rzecz Minezit SE zapłaty ceny opcji sprzedaży 15.000 udziałów stanowiących 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT B.V. W wyniku dokonanej transakcji, PKP CARGO stała się właścicielem 100% udziałów w AWT B.V.

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

W tabeli poniżej przedstawiono zestawienie wszystkich posiadanych bezpośrednio udziałów i akcji przez PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 31.12.2017 r.

Tabela 5 Spółki, w których PKP CARGO S.A. posiadała bezpośrednio udziały lub akcje wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r.

L.p.	Nazwa spółki	Miejsce w Grupie PKP CARGO	Siedziba	Wysokość kapitału zakładowego	Wartość 1 udziału	Ilość posiadanych udziałów	% udział w kapitale zakładowym
SPÓŁKI ZALEŻNE, w których PKP CARGO S.A. posiada ponad 50% udziałów/akcji ORAZ SPÓŁKI Z UDZIAŁEM SPÓŁEK ZALEŻNYCH PKP CARGO S.A.							
1.	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	córka	Warszawa	30 827 000 zł	500 zł	61 654	100%
2.	PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	córka	Warszawa	88 087 000 zł	1 000 zł	88 087	100%
3.	PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	córka	Warszawa	18 138 000 zł	1 000 zł	18 138	100%
4.	PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	córka	Małaszewicze	54 016 000 zł	1 000 zł	54 016	100%
5.	PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o.	córka	Żurawica	13 086 000 zł	1 000 zł	13 086	100%
6.	CARGOTOR Sp.z o.o.	córka	Warszawa	20 181 000 zł	1 000 zł	20 181	100%
7.	PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	córka	Warszawa	24 750 000 zł	10 000 zł	2 475	100%
8.	ONECARGO Sp. z o.o.	córka	Warszawa	5 000 zł	50 zł	100	100%
9.	ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.	córka	Warszawa	5 000 zł	50 zł	100	100%
10.	ADVANCED WORLD TRANSPORT B.V.	córka	Amsterdam (Holandia)	75 000 EUR	1 EUR	75 000	100%
SPÓŁKI POWIĄZANE, w których PKP CARGO S.A. posiada nie mniej niż 20% i nie więcej niż 50% udziałów/akcji							
11.	Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS Sp. z o.o. w likwidacji	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Gdynia	1 114 000 zł	2 000 zł	245	43,99%
12.	POL-RAIL S.r.l.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Rzym (Włochy)	2 000 000 EUR	udziały o różnej wartości	1 udział o wartości 435 443 EUR	21,77%
13.	COSCO SHIPPING LINES (POLAND) Sp. z o.o.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Gdynia	250 000 zł	2 500 zł	20	20%
POZOSTAŁE SPÓŁKI Z UDZIAŁEM PKP CARGO S.A., w których PKP CARGO S.A. posiada mniej niż 20% udziałów/akcji							
14.	EUROTERMINAL SŁAWKÓW Sp. z o.o.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Sławków	182 479 000 zł	50 zł	340 000	9,32%
15.	Bureau Central de Clearing s.c.r.l.	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Bruksela (Belgia)	110 250 EUR	750 EUR	2	1,34%
16.	Intercontainer-Interfrigo S.A. w likwidacji	spółka z udziałem PKP CARGO S.A.	Bruksela (Belgia)	-	-	-	0,71%

Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1 Otoczenie makroekonomiczne



Polska gospodarka

Zgodnie z szybkim szacunkiem GUS opublikowanym w dniu 14 lutego 2018 r., dynamika wzrostu PKB w Polsce przyspieszyła w IV kwartale 2017 r. do 5,1% r/r z 4,9% r/r w III kwartale 2017 r. (dane niewyrównane sezonowo). Choć tempo wzrostu okazało się nieznacznie słabsze od oczekiwań ekonomistów ankietowanych przez agencję ISBnews, którzy spodziewali się wyniku na poziomie 5,2% r/r⁷, było jednocześnie najszybsze od IV kwartału 2011 roku. W rezultacie, średnioroczne tempo wzrostu gospodarczego w Polsce wyniosło 4,6% w 2017 r. wobec 2,9% w 2016 r., co oznacza, że polska gospodarka rozwijała się najbardziej dynamicznie od 2011 r.⁸

Czynnikiem najsilniej oddziałującym na wzrost gospodarczy odnotowany w 2017 r. była konsumpcja prywatna (wzrost o średnio +4,8% r/r), wspierana przez transfery socjalne w ramach programu *Rodzina 500+* i poprawiającą się sytuację na krajowym rynku pracy⁹. Stopa bezrobocia rejestrowanego na koniec grudnia 2017 r. obniżyła się do poziomu 6,6%, co jest najniższym poziomem odnotowanym od 1991 r.¹⁰ Jednocześnie zgodnie z danymi GUS, w 2017 r. przeciętne nominalne wynagrodzenie w gospodarce narodowej zwiększyło się o 5,5% r/r, a w wartościach realnych o 3,4% r/r tj. do poziomu 4271,51 zł¹¹. Tylko w IV kwartale 2017 r. odnotowano nominalny wzrost wynagrodzeń równy 7,1% r/r, co wskazuje na tempo wzrostu płac najwyższe od III kwartału 2007 r., tj. okresu sprzed Globalnego Kryzysu Finansowego.

Kolejnym istotnym czynnikiem korzystnie wpływającym na wzrost PKB w 2017 r. były inwestycje, których dynamika silnie przyspieszyła w II połowie 2017 r. W konsekwencji, średnioroczna stopa wzrostu nakładów brutto na środki trwałe była równa +5,4%, w porównaniu do spadku w wysokości -7,9% r/r odnotowanego w 2016 r.¹² Dynamice inwestycji, w szczególności w sektorze publicznym, sprzyjał bardziej dynamiczny w porównaniu do 2016 r. napływ funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy wydatkowej na lata 2014-2020, a także lepszy sentyment wśród przedsiębiorstw i najwyższy od 2008 r. poziom wykorzystania mocy produkcyjnych¹³.

Pozytywnie na wzrost gospodarczy w Polsce w 2017 r. oddziaływał również eksport netto, ale jego kontrybucja do PKB zmniejszyła się w porównaniu do 2016 r. i 2015 r.

Zgodnie z danymi Narodowego Banku Polskiego wskaźnik inflacji CPI w Polsce wyniósł w 2017 r. 2,0% r/r tj. poniżej 2,5-procentowego celu NBP. W latach 2016-2015 inflacja CPI kształtowała się na poziomie odpowiednio -0,6% r/r oraz -0,9% r/r.

Korzystne odczyty dotyczące wzrostu PKB Polski w IV kwartale 2017 r. skłoniły m.in. Komisję Europejską do podniesienia w lutym br. prognoz wzrostu gospodarczego w Polsce na lata 2018 i 2019. W porównaniu do projekcji z listopada 2017 r. analitycy KE oczekują średniorocznego tempa wzrostu PKB na poziomie 4,2% r/r w 2018 r. (3,8% r/r poprzednio) i 3,6% r/r w 2019 r. (wcześniej zakładany wzrost to 3,4% r/r)¹⁴. W ocenie KE, w latach 2018-2019 struktura PKB będzie podobna jak w 2017 r., a popyt konsumpcyjny i inwestycyjny będą głównymi czynnikami wzrostu gospodarczego w Polsce. Zdaniem Komisji Europejskiej, podobnie jak w 2017 r. w kolejnych dwóch latach pozytywnie na poziom spożycia indywidualnego gospodarstw domowych oddziaływać będzie wzrost wynagrodzeń oraz utrzymujący się wysoki poziom optymizmu wśród konsumentów. Jednocześnie analitycy KE spodziewają się dalszego stopniowego przyspieszenia dynamiki nakładów inwestycyjnych przede wszystkim w sektorze publicznym, z uwagi na oczekiwaną szybszą absorpcję środków w ramach funduszy strukturalnych UE.

Komisja Europejska oczekuje dalszego stopniowego wzrostu inflacji w Polsce do poziomu 2,1% r/r w 2018 r. oraz 2,6% r/r w 2019 r.

Zgodnie z aktualnymi projekcjami ekonomicznymi Narodowego Banku Polskiego (NBP) z listopada 2017 r., tempo wzrostu gospodarczego w Polsce wyniesie 3,6% r/r w 2018 r. i 3,3% r/r w 2019 r.¹⁵

Według NBP, głównym czynnikiem oddziałującym na dynamikę wzrostu gospodarczego w Polsce w latach 2018-2019 pozostanie konsumpcja prywatna, na którą pozytywny wpływ będzie miał dalszy wzrost dochodów rozporządzalnych

⁷ ISBnews

⁸ Główny Urząd Statystyczny

⁹ Business Insider

¹⁰ Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej

¹¹ Główny Urząd Statystyczny

¹² Główny Urząd Statystyczny

¹³ NBP: Raport o Inflacji. Listopad 2017.

¹⁴ Komisja Europejska

¹⁵ Narodowy Bank Polski

gospodarstw domowych z uwagi na spodziewaną kontynuację poprawy sytuacji na krajowym rynku pracy (wyższe wynagrodzenia i spadek bezrobocia) oraz utrzymujące się dobre nastroje wśród konsumentów.

Publikowane przez GUS Bieżący Wskaźnik Ufności Konsumentckiej (BWUK) oraz Wyprzedzający Wskaźnik Ufności Konsumentckiej (WWUK), które są syntetycznymi miarami oceny bieżącej i przyszłej sytuacji ekonomicznej gospodarstw domowych, odnotowały w styczniu 2018 r. najwyższe poziomy od początku istnienia indeksów, tj. 1997 r.¹⁶

Na utrzymanie silnego tempa wzrostu spożycia indywidualnego pozytywnie oddziaływać będzie również możliwość finansowania konsumpcji tanim kredytem, szczególnie w kontekście wypowiedzi członków Rady Polityki Pieniężnej (RPP) sugerujących zamiar utrzymania przez RPP stóp procentowych w Polsce na dotychczasowych historycznie niskich poziomach co najmniej do końca 2018 r.¹⁷ Zgodnie z danymi Komisji Nadzoru Finansowego (KNF), dynamika kredytów konsumpcyjnych oscyluje obecnie w granicach 7-8% r/r, co jest tożsame z najszybszym tempem ich wzrostu od czasu Globalnego Kryzysu Finansowego¹⁸. Zgodnie z prognozą NBP, czynnikiem ograniczającym dynamikę konsumpcji będzie natomiast stopniowy wzrost inflacji, wpływający negatywnie na realną siłę nabywczą gospodarstw domowych.

W ocenie NBP, kolejną istotną składową zagregowanego popytu oddziałującą na wzrost gospodarczy w Polsce w horyzoncie prognozy tj. w latach 2018-2019 będą inwestycje. Ich dynamika pozostawać będzie pod korzystnym wpływem rosnącej absorpcji funduszy strukturalnych UE z perspektywy 2014-2020 (przesunięcie części wydatków sektora finansów publicznych z 2017 r. na lata kolejne), niskiego poziomu stóp procentowych w Polsce oraz oczekiwanej poprawy nastrojów wśród inwestorów, wzrostu popytu inwestycyjnego, zamówień i produkcji¹⁹.

Negatywnie na tempo wzrostu gospodarczego w latach 2018-2019 będzie oddziaływał natomiast eksport netto, którego kontrybucja do PKB będzie ujemna już w I kwartale 2018 roku. Będzie to wynikiem spowolnienia eksportu, z uwagi na oczekiwane osłabienie tempa wzrostu gospodarczego w otoczeniu makroekonomicznym m.in. w strefie euro oraz prognozowaną aprecjację złotego względem głównych walut. Dodatkowo, oczekiwać należy utrzymania mocnej dynamiki importu, zważywszy na spodziewany silny popyt krajowy.

Zdaniem ekonomistów NBP, w horyzoncie prognozy dynamicznemu wzrostowi aktywności ekonomicznej w Polsce sprzyjać powinna dobra koniunktura w otoczeniu krajowej gospodarki, zarówno w gospodarce światowej jak i strefie euro. Pomimo oczekiwanego niewielkiego spowolnienia dynamiki PKB w strefie euro do poziomu 1,9% r/r w 2018 r. i 1,6% r/r w 2019 r., wciąż będzie się ono kształtować powyżej średniookresowego trendu (potencjalne tempo wzrostu jest obecnie szacowane na około 1,0% r/r²⁰). W ocenie ekspertów NBP korzystnie kształtują się także średnioterminowe perspektywy gospodarcze dla innych wiodących globalnych gospodarek światowych, takich jak USA, Chiny czy kraje BRIC. Ekonomiści NBP wskazują jednak, że w dłuższym okresie negatywnie na światowe tempo wzrostu gospodarczego oddziaływać będą relatywnie niska produktywność wraz z niekorzystnymi trendami demograficznymi, a także osłabienie wymiany międzynarodowej w kontekście podnoszonych przez niektóre kraje haseł protekcjonistycznych²¹.

Zgodnie z listopadową projekcją NBP, średnioroczna stopa wzrostu inflacji CPI w Polsce ukształtuje się na poziomie 2,3% r/r w 2018 r. Wzrost cen będzie wynikał przede wszystkim z wyższej inflacji bazowej, która na skutek nasilającej się presji płacowej (rosnące jednostkowe koszty pracy) i popytowej (dalsze poszerzenie dodatniej luki popytowej, gdyż obecne tempo wzrostu PKB jest wyższe od średniookresowego trendu) będzie stopniowo rosła w horyzoncie nadchodzących kwartałów, osiągając poziom 2,7% r/r w 2019 r. Czynnikiem ograniczającym tempo wzrostu inflacji będzie natomiast, w ocenie ekonomistów NBP, oczekiwany spadek cen surowców energetycznych na rynkach światowych w średnim terminie, wsparty przez deprecjację dolara, w którym są one kwotowane, a także spodziewane tylko umiarkowane wzrosty cen żywności.

Do kluczowych czynników ryzyka opisanych w prognozie NBP i mogących wpłynąć na kształtowanie się przyszłej ścieżki wzrostu PKB i inflacji CPI w Polsce, należą m.in.:

- Osłabienie koniunktury w USA - wynikające z pogorszenia nastrojów konsumentów i inwestorów na skutek opóźnień w realizacji reform oraz możliwej silnej przeceny na rynku akcji;
- Spowolnienie aktywności ekonomicznej w strefie euro - mające swoje podłoże w niepewności związanej ze stabilnością systemu finansowego (m.in. we Włoszech), negocjacjami w sprawie ostatecznego kształtu porozumienia w sprawie „Brexitu” pomiędzy Wielką Brytanią a organami UE, obecnymi tendencjami dezintegracyjnymi czy też wyborami parlamentarnymi we Włoszech;
- Eskalacja napięć na Półwyspie Koreańskim;
- Zmiany podaży pracy, w tym na skutek: wpływu ustawy o obniżeniu wieku emerytalnego na aktywność zawodową, migracje powrotne Polaków, skala migracji zarobkowych obywateli Ukrainy do Polski;

¹⁶ pracodawcy.pl, Główny Urząd Statystyczny

¹⁷ Money.pl

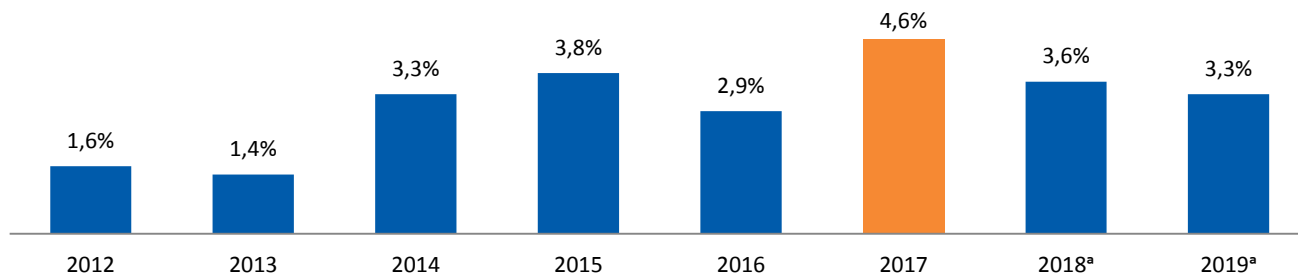
¹⁸ Komisja Nadzoru Finansowego (KNF)

¹⁹ Szybki Monitoring Koniunktury NBP: styczeń 2018

²⁰ Norges Bank

²¹ Narodowy Bank Polski: Raport o Inflacji. Listopad 2017

- Zmiany cen ropy naftowej na rynkach światowych na skutek zaburzeń podaży ropy na rynkach światowych oraz perspektyw wzrostu w gospodarce światowej, szczególnie w zażytych krajach wschodzących.

Rysunek 5 Dynamika PKB w Polsce w latach 2012-2017 rocznie oraz prognoza na lata 2018-2019


Źródło: GUS (zweryfikowany szacunek produktu krajowego brutto za lata 2012-2016 z dnia 23.10.2017 r.); prognoza NBP (listopad 2017 r.)
 *prognoza NBP, na podstawie „Raportu o inflacji”, listopad 2017 r.

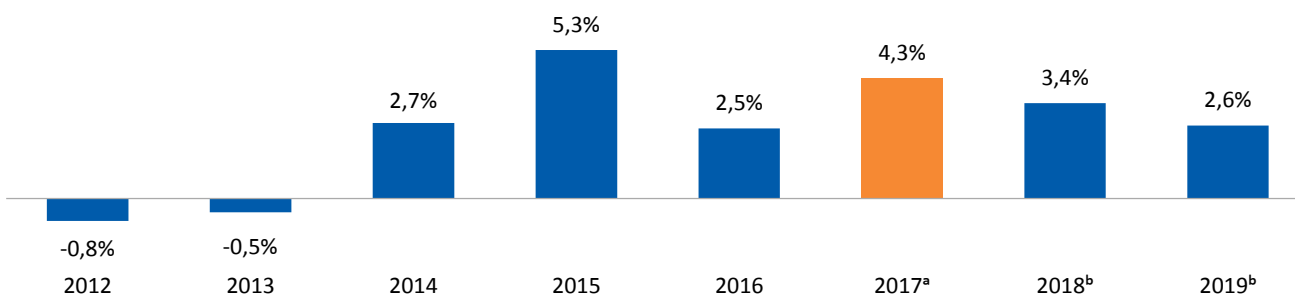


Czeska gospodarka

Zgodnie ze wstępnymi danymi Czeskiego Urzędu Statystycznego (ČSÚ), wyrównana sezonowo dynamika wzrostu PKB w Czechach w IV kwartale 2017 r. wyniosła 0,5% kw/kw oraz 5,1% r/r, wobec 5,0% r/r w III kwartale 2017 r.²². Osiągnięty przez czeską gospodarkę wynik w IV kwartale 2017 r. był słabszy od prognoz Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej, które spodziewało się tempa wzrostu gospodarczego na poziomie odpowiednio 0,7% kw/kw oraz 5,3% r/r. Średnioroczna dynamika wzrostu PKB w Czechach w 2017 r. była równa 4,5%, znacznie przewyższając tempo ekspansji gospodarki z 2016 r. (2,5% r/r)²³. W wartościach nieodsezonowanych dynamika PKB wyniosła w 2017 r. 4,3% r/r wobec 2,6% r/r w 2016 r.

Zgodnie z informacjami Czeskiego Urzędu Statystycznego (ČSÚ) do wzrostu PKB w 2017 r. kontrybuowały wszystkie składniki zagregowanego popytu, w szczególności eksport netto i wydatki konsumpcyjne gospodarstw domowych. W 2017 r. dobrze radził sobie zarówno czeski przemysł jak i lokalny sektor usług.

Silne tempo wzrostu gospodarczego miało pozytywny wpływ na rynek pracy – zatrudnienie w Czechach wzrosło w 2017 r. o 1,6% r/r. W 2017 r. średnie tempo wzrostu inflacji CPI według danych Czeskiego Banku Centralnego (ČNB) było najszybsze w okresie ostatnich pięciu lat i ukształtowało się na poziomie 2,5% r/r tj. w górnym przedziale tolerancji powyżej celu inflacyjnego ČNB (2,0%).

Rysunek 6 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2012-2016 oraz prognozy na lata 2017-2019 r. – dane niewyrównane sezonowo


a dane wstępne Czeskiego Urzędu Statystycznego
 b Prognoza Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej – Styczeń 2018 r.

Źródło: Komisja Europejska, Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²² Czeski Urząd Statystyczny

²³ Czeski Urząd Statystyczny

Zgodnie z prognozą Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej ze stycznia 2018 r., w nadchodzących latach należy oczekiwać stopniowego obniżenia tempa wzrostu gospodarczego, które ukształtuje się na poziomie 3,4% r/r w 2018 r. i 2,6% r/r w 2019 r. – dane niewyrównane sezonowo. W ocenie ekspertów Ministerstwa Finansów głównymi kontrybutorami wzrostu PKB w 2018 r. oraz w 2019 r. będą: spożycie indywidualne (stabilny wzrost dochodów rozporządzalnych ludności oraz obniżenie stopy oszczędności) a także inwestycje przedsiębiorstw zarówno w sektorze publicznym jak i prywatnym. Ministerstwo Finansów w prognozie na lata 2018-2019 spodziewa się pozytywnego wpływu na PKB także pozostałych składników zagregowanego popytu tj. konsumpcji sektora rządowego (wydatki inwestycyjne związane z realizacją inwestycji publicznych współfinansowanych ze środków UE) oraz eksportu netto.

Zgodnie z prognozą Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej, średnioroczna stopa inflacji w 2018 r. wzrośnie do 2,6% r/r z 2,5% r/r w 2017 r., a następnie stopniowo obniży się kierunku celu ČNB (2,0% r/r) osiągając średnio 2,1% r/r w 2019 r. Czynniki, które działały proinflacyjnie w 2017 r., pozostaną zdaniem ekonomistów MF istotne również w kolejnych latach. Należą do nich czynniki zarówno podażowe (wzrost cen ropy naftowej a także rosnące jednostkowe koszty pracy na skutek wzrostu wynagrodzeń będącego efektem niedoborów siły roboczej na rynku pracy) jak i popytowe (rosnąca konsumpcja gospodarstw domowych w obliczu dodatniej luki popytowej tj. produkcji przekraczającej poziom potencjalny). Oczekiwana dalsza aprecjacja korony czeskiej względem euro i dolara, po tym jak w kwietniu 2017 r. ČNB podjął decyzję o uwolnieniu kursu waluty, powinna oddziaływać natomiast w kierunku ograniczenia wzrostu cen także w latach 2018 -2019.

Do kluczowych czynników, które stanowią ryzyko dla zakładanych przez Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej scenariuszy rozwoju należą m.in.²⁴:

- Koniunktura gospodarcza zagranicą zarówno w gospodarce światowej jak i strefie euro;
- Potencjalne zwiększenie barier w handlu międzynarodowym na skutek wystąpienia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej, oraz wzrostu tendencji protekcyjnych w otoczeniu czeskiej gospodarki;
- Czynniki geopolityczne (w tym wzrost napięć na Półwyspie Koreańskim);
- Rosnąca dodatnia luka popytowa. Cykliczna pozycja gospodarki sugeruje możliwość silnego spowolnienia tempa wzrostu PKB w horyzoncie kolejnych kwartałów;
- Niższy od założeń wzrost produktywności, który jest niezbędny do utrzymania mocnego tempa wzrostu PKB w średnim terminie - szczególnie w obliczu rosnących niedoborów siły roboczej na lokalnym rynku pracy;
- Silny wzrost jednostkowych kosztów pracy ograniczający międzynarodową konkurencyjność czeskich towarów;
- Efektywność w wydatkowaniu funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020;
- Bańka na rynku nieruchomości. Dynamiczny rozwój gospodarki w połączeniu z niskimi stopami procentowymi spowodował przyspieszenie dynamiki kredytów hipotecznych, co w połączeniu z czynnikami ograniczającymi podaż nieruchomości wpływa na silny wzrost cen mieszkań.

Europejska gospodarka

Zgodnie ze wstępnymi danymi Eurostatu, dynamika PKB w strefie euro obniżyła się w IV kwartale 2017 r. do poziomu 2,7% r/r wobec 2,8% r/r w III kwartale 2017 r.²⁵ Niemniej, w całym 2017 r. gospodarka strefy euro rosła w średnim tempie równym 2,5% r/r, tj. najszybszym od 2007 r.²⁶ Do silnego tempa wzrostu gospodarczego przyczynił się głównie mocny popyt wewnętrzny (konsumpcja i inwestycje), wspierany przez postępujące ożywienie w gospodarce światowej, w tym silniejsze od oczekiwań z początku 2017 r. tempo wzrostu gospodarki chińskiej²⁷. Jednocześnie wskaźnik inflacji HICP dla strefy euro spadł do 1,4% r/r w grudniu 2017 r. wobec 1,5% r/r w listopadzie 2017 r. W styczniu 2018 r. wskaźnik inflacji odnotował dalszy spadek do poziomu 1,3% r/r, co jest tożsame z pozostawianiem wskaźnika inflacji znacznie poniżej celu Europejskiego Banku Centralnego (EBC), który określany jest jako „blisko, ale poniżej 2,0% w średnim terminie”²⁸.

W obliczu pozytywnych sygnałów płynących z europejskiej gospodarki, Komisja Europejska (KE) podwyższyła w lutym br. prognozę wzrostu PKB dla strefy euro w odniesieniu do prognozy z listopada 2017 r., z 2,1% r/r do 2,3% r/r w 2018 r. i z 1,9% r/r do 2,0% r/r w 2019 r. W ocenie analityków KE, w horyzoncie prognozy tempo aktywności ekonomicznej będzie wspierane przez dalszą poprawę kondycji rynku pracy, pozytywne nastroje wśród konsumentów i inwestorów oraz korzystną koniunkturę w gospodarce światowej²⁹. Jednocześnie, dynamice nakładów brutto na środki trwałe sprzyjały będą takie czynniki jak dobre



²⁴ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁵ Eurostat

²⁶ Gazeta Giełdy Parkiet

²⁷ Business Insider

²⁸ Europejski Bank Centralny

²⁹ Komisja Europejska

perspektywy popytu na wyroby przedsiębiorstw, wysoki stopień wykorzystania mocy produkcyjnych oraz łagodne warunki finansowo-monetarne, będące rezultatem bieżącej polityki EBC. Analitycy KE spodziewają się także, że inflacja HICP dla strefy euro ustabilizuje się na średnim poziomie 1,5% r/r w 2018 r. (pozytywna rewizja o 0,1 p.p. względem prognozy z listopada 2017 r.), a następnie lekko wzrośnie do średniego poziomu 1,6% r/r w 2019 r. (brak zmian w stosunku do poprzedniej projekcji). W ocenie ekspertów KE pomimo lepszej kondycji europejskiego rynku pracy bazowa presja inflacyjna pozostaje niska, a zmiany wskaźnika HICP będą miały swoje podłoże głównie w nieco wyższych cenach energii.

Podobny do prognoz Komisji Europejskiej wydźwięk noszą ze sobą również grudniowe projekcje EBC. Zdaniem ekonomistów EBC, tempo wzrostu gospodarczego w strefie euro pozostanie relatywnie silne, choć będzie stopniowo obniżać się w kolejnych latach do poziomu 2,3% r/r w 2018 r., 1,9% r/r w 2019 r. i 1,7% r/r w 2020 r.³⁰ Do głównych czynników wpływających na wzrost gospodarczy w strefie euro w horyzoncie prognozy eksperci EBC zaliczają dostęp do korzystnych warunków finansowania (jako pokłosie ultra-łagodnej polityki monetarnej prowadzonej przez bank centralny), spodziewaną dalszą poprawę sytuacji na rynku pracy (spadek bezrobocia oraz stabilny wzrost realnych wynagrodzeń w obliczu wciąż niskiej inflacji) oraz trwające ożywienie w pozostałych kluczowych gospodarkach świata. Jednocześnie ekonomiści EBC oczekują, że średnioroczna dynamika inflacji HICP dla strefy euro spadnie nieznacznie do poziomu 1,4% r/r w 2018 r. z 1,5% r/r w 2017 r., głównie z uwagi na silny negatywny efekt bazowy na cenach ropy z początku 2017 r. Następnie wskaźnik inflacji powinien w ich ocenie stopniowo rosnąć, osiągając średni poziom równy 1,5% r/r w 2019 r. i 1,7% r/r w 2020 r. Będzie to rezultat przede wszystkim większej bazowej presji inflacyjnej (szybszej dynamiki jednostkowych kosztów pracy), wspartej przez stopniowy i stabilny wzrost cen żywności oraz energii.

Do kluczowych czynników, które stanowią ryzyko dla prognozy wzrostu PKB w strefie euro przedstawionej przez Komisję Europejską należą m.in. osłabienie kondycji światowej gospodarki i przecena na międzynarodowych rynkach akcji, ryzyka geopolityczne a także wynik negocjacji w sprawie ostatecznego kształtu porozumienia w sprawie „Brexitu” pomiędzy Wielką Brytanią a UE i związany z tym wzrost tendencji protekcjonistycznych.

Przemysł w Polsce



Kondycja krajowego rynku kolejowych przewozów towarowych jest mocno skorelowana z ogólną koniunkturą panującą w głównych gałęziach przemysłowych w Polsce – w szczególności górnictwie, budownictwie i hutnictwie. Jest to powiązane z wiodącą rolą tych grup towarowych w całkowitym wolumenie transportowanych przez kolej ładunków. Na wolumen towarowych przewozów kolejowych w Polsce wpływ ma również kondycja takich branż jak paliwowa, przetwórstwa metali, przemysłu chemicznego, przemysłu drzewnego czy przesyłu ładunków skonteneryzowanych.

W 2017 r. produkcja sprzedana przemysłu ogółem³¹ zwiększyła się o 6,5% r/r, wobec wzrostu o 3,1% r/r w 2016 r. W ostatnim kwartale 2017 r. średnie tempo wzrostu produkcji przemysłowej było równe 8,4% r/r, tj. było najwyższe od IV kwartału 2011 r., przekraczając zarówno wynik z III kwartału 2017 r. (6,3% r/r), jak z półrocza 2017 r. (5,8% r/r)³².

W 2017 r. wzrost produkcji sprzedanej przemysłu względem poprzedniego roku zaobserwowano w 30 z łącznie 34 wyodrębnianych przez GUS gałęzi przemysłu, m.in. w produkcji maszyn i urządzeń (+12,5% r/r), metali (+11,5% r/r), wyrobów z metali (+10,7% r/r), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+9,5% r/r), wyrobów z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych (+8,3% r/r), pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+7,7% r/r), mebli (+7,5% r/r), papieru i wyrobów z papieru (+7,1% r/r) czy też artykułów spożywczych (+6,6% r/r). W porównaniu do 2016 r. zmniejszyło się natomiast wydobycie węgla kamiennego i brunatnego (-14,4% r/r).

W 2017 r. wydajność pracy w przemyśle, obliczana jako iloraz całkowitej produkcji sprzedanej i liczby zatrudnionych, wzrosła o 3,2% r/r.

W 2017 r. wydajność pracy w przemyśle, obliczana jako iloraz całkowitej produkcji sprzedanej i liczby zatrudnionych, wzrosła o 3,2% r/r. Jednocześnie przeciętne zatrudnienie w sektorze przemysłowym zwiększyło się o 3,2%, r/r natomiast dynamika przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto przyspieszyła do średnio 5,6% r/r³³.

Przedsiębiorstwa działające w sektorze przetwórstwa przemysłowego z optymizmem zapatrują się na obecną sytuację gospodarczą, czego dowodem są ostatnie wyniki badań koniunktury GUS. Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury gospodarczej w przetwórstwie przemysłowym w ostatnich miesiącach stopniowo rósł, osiągając w styczniu poziom nienotowany od czerwca 2008 r. Firmy korzystnie oceniają zarówno bieżące, jak i przyszłe szacunki dotyczące produkcji,

³⁰ Europejski Bank Centralny

³¹ przedsiębiorstwa o liczbie pracowników powyżej 9 osób

³² Główny Urząd Statystyczny

³³ Główny Urząd Statystyczny

portfela zamówień oraz swojej sytuacji finansowej. Przedsiębiorstwa przemysłowe przewidują zwiększenie zatrudnienia, a także prognozują wzrost cen wyrobów przemysłowych³⁴.

Utrzymanie korzystnych tendencji w krajowym sektorze przemysłowym sugerują także ostatnie odczyty wskaźnika PMI (*Purchasing Managers' Index*). Po trendzie wzrostowym w ostatnich miesiącach, w styczniu 2018 r. wskaźnik obniżył się do poziomu 54,6 pkt. z 55,0 pkt. w grudniu 2017 r., wciąż pozostając jednak znacznie powyżej progu 50,0 pkt oznaczającego umowną granicę pomiędzy ekspansją a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. Dodatkowo kompozycja indeksu (m.in. najsilniejszy od trzech lat przyrost nowych zamówień³⁵) wskazuje na prawdopodobne utrzymanie mocnego tempa wzrostu krajowego sektora przemysłowego w kolejnych miesiącach.

W 2017 r. obroty towarowe z zagranicą wzrosły względem 2016 r., w tym eksport dóbr i usług zwiększył się o 8,3% r/r, natomiast wolumeny importu wzrosły o 10,4% r/r. W wartościach bezwzględnych, eksport w podanym okresie był równy 870,1 mld zł, z kolei import wyniósł 868,0 mld zł, co oznacza spadek nadwyżki handlowej Polski do 2,1 mld zł wobec 17,0 mld zł w 2016 r. Wzrost wymiany handlowej zaobserwowano w odniesieniu do wszystkich wyodrębnianych grup krajów, największy w stosunku do krajów Europy Środkowo-Wschodniej (wzrost eksportu wyrażonego w złotych o 16,6% r/r i importu o 23,4% r/r). Silnie rosły również wolumeny handlu z krajami rozwiniętymi (eksport zwiększył się o 8,4% r/r, a import o 9,1% r/r), w tym także z krajami Unii Europejskiej (eksport wzrósł o 8,2% r/r, przy jednoczesnym wzroście importu o 8,3% r/r)³⁶.



Przemysł górniczy

W 2017 r. wydobyto w Polsce 65,8 mln ton węgla kamiennego, co oznacza spadek o 5,0 mln ton r/r (-6,8% r/r)³⁷. W 2017 r. spadła również całkowita sprzedaż węgla osiągając poziom 66,3 mln ton (-9,3% r/r). Jednocześnie stan zapasów węgla kamiennego stopniowo obniża się, a na przykopalnianych składach na koniec grudnia 2017 r. znajdowało się niespełna 1,7 mln ton tego surowca (wobec 2,5 mln ton i 5,8 mln ton odpowiednio w grudniu 2016 i 2015 r.).³⁸ W obliczu niższego wydobycia krajowego i jednocześnie utrzymującego się dużego zapotrzebowania na surowiecze strony energetyki zawodowej

i odbiorców prywatnych, zintensyfikowaniu uległy dostawy węgla kamiennego z zagranicy. Import tego surowca w 2017 r. był równy 14,4 mln ton, a w 2016 r. wyniósł 8,3 mln ton, wzrost o 73,5% r/r³⁹.

Zgodnie z danymi Agencji Rozwoju Przemysłu (ARP) największym odbiorcą węgla kamiennego pozostaje energetyka zawodowa. W 2017 r. produkcja energii elektrycznej w Polsce wyniosła 165 852 GWh i była wyższa o 2,0% r/r. Produkcja energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych ciepłych opalanych węglem kamiennym zmniejszyła się w 2017 r. o 1,8% r/r, co pośrednio wpłynęło na skurczenie się udziału elektrowni opalanych węglem kamiennym w całkowitej produkcji energii o 1,9 p.p. r/r do poziomu 48,2%⁴⁰.

Pozytywnie na kondycję krajowego sektora górnictwa węgla kamiennego oddziaływał natomiast wzrost cen węgla koksowego i energetycznego na rynku krajowym i globalnym, co w rezultacie przełożyło się na wyższe przychody z jego sprzedaży. Zgodnie z informacjami Agencji Rozwoju Przemysłu, w 2017 r. całkowite przychody sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce wyniosły 20,5 mld zł (przeszło +14,0% r/r). W rezultacie, zysk netto branży górniczej za 2017 r. był równy 3,6 mld zł, w porównaniu do straty w wysokości 0,7 mld zł odnotowanej w 2016 r.⁴¹

IV kwartał 2017 r. przyniósł kontynuację obserwowanego od początku 2017 r. wzrostowego trendu notowań polskich indeksów węglowych. Wskaźnik dla rynku wytwarzania energii elektrycznej PSCMI 1 był w IV kwartale 2017 r. równy średnio 210,94 zł/t (wzrost o 2,8% kw/kw i 11,1% r/r). Natomiast indeks dla węgla przeznaczanego dla ciepłownictwa PSCMI 2 osiągnął w tym okresie poziom 261,33 zł/t, (wzrost o 9,9% kw/kw oraz 25,3% r/r)⁴². Wysokie notowania powyższych indeksów miały bezpośrednie przełożenie na wspomniane wyżej zwiększone przychody producentów węgla.

Ceny węgla w portach morskich, takich jak Amsterdam-Rotterdam-Antwerpia i Richards Bay (ARA) są również istotnym czynnikiem wpływającym na sytuację krajowego sektora górnictwa węgla kamiennego. Grudzień 2017 r. przyniósł kontynuację trwających od maja 2017 r. wzrostów cen węgla energetycznego w portach ARA w ujęciu miesiąc do miesiąca do poziomu 94,7 USD za tonę. W całym 2017 r. średnia cena węgla energetycznego ARA wzrosła natomiast o średnio 41,9% r/r do poziomu 84,2 USD za tonę. Nie licząc przejściowych spadków, które miały miejsce późną zimą 2016 r. oraz wiosną 2017 r., ceny węgla energetycznego na rynkach globalnych znajdowały się w trendzie wzrostowym od kwietnia 2016 r. (kiedy ceny tego surowca zanotowały długoletnie minima wynoszące poniżej 50 USD/t), na co wpływ miał m.in. dynamiczny rozwój światowej gospodarki, a także podejmowane przez Chiny próby restrukturyzacji lokalnego sektora górniczego, wpływające na niższą

³⁴ Główny Urząd Statystyczny

³⁵ Markit IHS

³⁶ Główny Urząd Statystyczny

³⁷ Główny Urząd Statystyczny

³⁸ Polski Rynek Węgla

³⁹ Eurostat

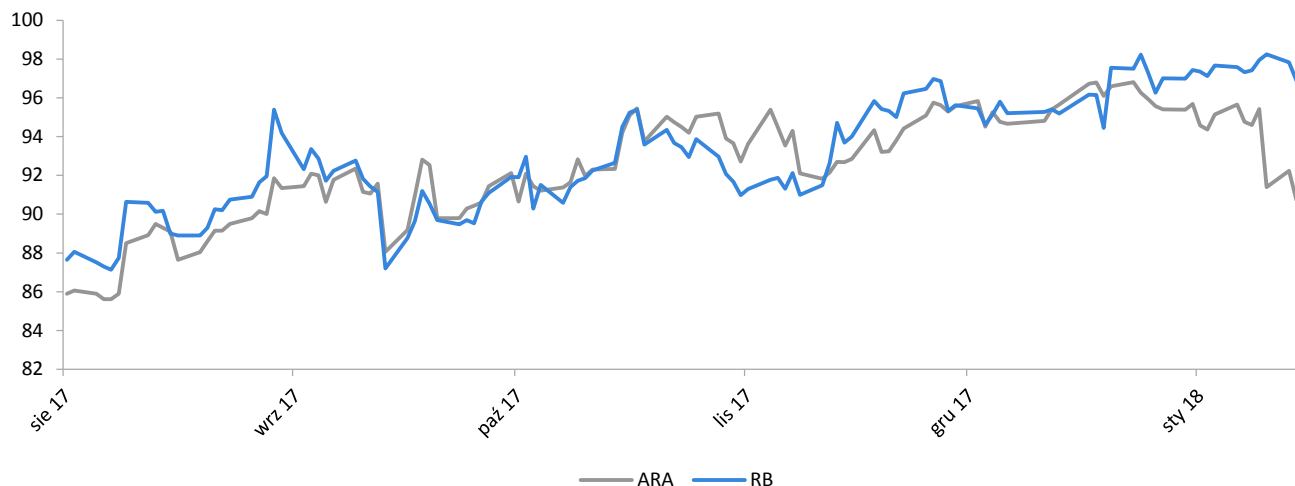
⁴⁰ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁴¹ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁴² Polski Rynek Węgla

podaż tego surowca na rynkach światowych. Od połowy stycznia 2018 r. można jednak zaobserwować silny spadek cen węgla w portach ARA, na co wpływ ma m.in. ograniczony popyt na węgiel z racji wzrostu produkcji energii z wiatru w Niemczech⁴³. Ceny ARA odnotowały spadek pomimo silnych wzrostów cen węgla w rejonie Pacyfiku i Australii, w obliczu m.in. zniesienia przez Chiny kontyngentów importowych na surowiec energetyczny⁴⁴.

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 2017 r. wyprodukowano w Polsce 10,5 mln ton stali surowej, wobec 9,2 mln ton w 2016 r. (+15,1% r/r)⁴⁵. Produkcja wyrobów walcowanych na gorąco w 2017 r. wyniosła 9,8 mln względem 8,8 mln ton w 2016 r. (+10,9% r/r). W podanym okresie uzyskano całkowite przychody ze sprzedaży metali w wysokości 55,1 mld zł (realny wzrost o 11,5% r/r), natomiast przychody z tytułu sprzedaży wyrobów z metali wyniosły w 2017 r. 93,66 mld zł, (realny wzrost o 10,7% r/r) Produkcja koksu w Polsce zmniejszyła się natomiast w 2017 r. o 0,5 mln ton r/r (-4,7% r/r) do poziomu 9,3 mln ton.

W 2017 r. produkcja stali wzrosła również w otoczeniu zewnętrznym krajowej gospodarki, zarówno w Europie, jak i wśród czołowych światowych wytwórców (Chiny, Indie i Japonia). Zgodnie z informacjami World Steel Association, całkowity wolumen stali surowej wytworzonej przez 66 zrzeszone kraje (odpowiadające za około 99% światowej produkcji) wyniósł 1 674,7 mln ton (wzrost o 5,5% r/r)⁴⁶.

Produkcja stali w Unii Europejskiej była w tym okresie równa 168,7 mln ton (wzrost o 4,1% r/r). Do krajów wspólnoty, w których odnotowano największy względny wzrost produkcji można zaliczyć Węgry (49,1% r/r do poziomu 1,9 mln ton), Bułgarię (23,7% r/r do poziomu 652 tys. ton) i Grecję (19,2% r/r do poziomu 1,4 mln ton). Najwięksi europejscy producenci również wykazali znaczny wzrost produkcji stali: Niemcy o 3,5% r/r do poziomu 43,6 mln ton, Włochy o 2,9% r/r do poziomu 24,0 mln ton i Francja o 7,6% r/r do poziomu 15,5 mln ton. Wolumeny wytwarzanej stali skurczyły się natomiast w Czechach (-14,2% r/r do poziomu 4,6 mln ton), Finlandii (-2,4% r/r do poziomu 4,0 mln ton) czy Holandii (-2,0% r/r do poziomu 6,8 mln ton).

W przypadku nienależących do UE krajów Europy Wschodniej, w 2017 r. produkcja stali zwiększyła się w Rosji o 1,3% r/r do poziomu 71,3 mln ton, natomiast w przypadku Ukrainy produkcja spadła o 6,4% r/r do poziomu 22,7 mln ton. Czołowi producenci globalni (Chiny, Indie) wykazali natomiast w 2017 r. wzrosty produkcji o odpowiednio 5,7% r/r do poziomu 831,7 mln ton i 6,2% r/r do poziomu 101,4 mln ton.

Zgodnie z danymi Europejskiego Stowarzyszenia Stalowego (Eurofer) jawne zużycie stali w Unii Europejskiej zwiększyło się o 1,1% r/r w III kwartale 2017 r., wobec spadku zużycia o -0,4% r/r w II kwartale 2017 r.⁴⁷ Dostawy lokalnych (europejskich) producentów stali na rynek wzrosły w tym okresie o 4,4% r/r, natomiast import z krajów trzecich skurczył się o blisko 14,0% r/r. Stanowi to odwrócenie trendów obserwowanych w I połowie 2017 r., kiedy import stali z krajów ościennych był większy

⁴³ <http://www.energetyka24.com>

⁴⁴ cire.pl

⁴⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁶ World Steel Association

⁴⁷ Eurofer

o prawie 8% r/r, a producenci europejscy odnotowali silny spadek dostaw. Zmiana wynikała głównie ze wzrostów globalnych cen stali (ograniczających międzynarodową konkurencyjność krajów ościennych), a także z anty-dumpingowych regulacji wprowadzonych przez Komisję Europejską w celu ochrony rodzimego rynku.

Analicyści Eurofer oczekują, że w IV kwartale 2017 r. nastąpiła kontynuacja powyższych trendów, a w rezultacie jawne zużycie stali zwiększyło się w 2017 r. o 1,9% r/r. Jednocześnie produkcja w sektorach stalochłonnych wzrosła w III kwartale 2017 r. o 4,6% r/r (głównie z uwagi na silny wzrost produkcji budownictwa, wytwórstwa rur stalowych oraz maszyn), a w całym 2017 r. wzrost jest szacowany na 4,7% r/r - co byłoby tożsame z najszybszym tempem ekspansji sektorów wykorzystujących stal od 2011 r.

W kolejnych kwartałach popyt na stal powinien pozostawać silny, z uwagi na spodziewany dalszy stabilny wzrost jej konsumpcji w Unii Europejskiej.

Eksperti Eurofer prognozują, że realna konsumpcja stali wzrośnie średnio o 1,8% r/r w 2018 r. i 1,6% r/r w 2019 r., co będzie odpowiadało szacowanemu przez analityków wzrostowi produkcji w sektorach stalochłonnych, o odpowiednio 2,2% r/r w 2018 r. i 1,8% r/r w 2019 r. W rezultacie, oczekiwany jest wzrost jawnego zużycia (podaży) stali o 1,9% r/r w 2018 r. i 1,4% r/r w 2019 r. W kierunku zwiększenia produkcji stali oddziaływać będzie także dalszy prognozowany wzrost jej cen na rynku. W ocenie ekspertów MEPS International, trend wzrostowy cen stali, obserwowany w 2016 i 2017 r., będzie kontynuowany w kolejnych kwartałach, czemu sprzyjać będzie zastosowanie przez KE środków ochrony rynku⁴⁸.



Przemysł budowlany

Produkcja budowlano-montażowa w Polsce wyrażona w cenach stałych zwiększyła się w 2017 r. o 12,1% r/r w porównaniu do spadku o 14,1% r/r w 2016 r.⁴⁹ W samym IV kwartale 2017 r. produkcja budowlano-montażowa wzrosła o 17,6% r/r, co oznacza przekroczenie tempa wzrostu obserwowanego w III kwartale 2017 r. (wzrost o 13,0% r/r), a także I połowie 2017 r. (wzrost o 7,6% r/r). Jednocześnie jest to najwyższa średnia dynamika produkcji budowlano-montażowej odnotowana na przestrzeni kwartału od 2011 r., tj. okresu boomu budowlanego przed EURO 2012 w Polsce.

Zwiększenie się produkcji budowlano-montażowej w 2017 r. miało miejsce we wszystkich wyróżnianych przez GUS gałęziach budownictwa. Szczególnie mocny wzrost wykazano w dziale związanym ze wnoszeniem obiektów inżynierii lądowej i wodnej (wzrost o 16,7% r/r), a także robotach budowlanych specjalistycznych (wzrost o 11,1% r/r). Silnie rosła również gałąź związana z budową budynków (wzrost o 7,5% r/r). Liczba mieszkań w budowie wyniosła na koniec 2017 r. 758,9 tys., a dynamika ich wzrostu w IV kwartale 2017 r. była równa 3,8% r/r, osiągając najwyższy poziom od blisko 6 lat.

Za intensyfikację inwestycji (a tym samym wydatków infrastrukturalnych) w 2017 r. odpowiadał przede wszystkim zwiększony napływ funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy wydatkowej na lata 2014-2020. Niepłynne przejście z perspektywy wydatkowej 2007-2013 do perspektywy na lata 2014-2020 i związane z tym opóźnienia w wydatkowaniu funduszy unijnych, przyczyniły się do głębokich spadków dynamiki nakładów kapitałowych w Polsce, o średnio -7,9% r/r w 2016 r. Zgodnie ze wstępnymi danymi GUS, w 2017 r. tempo wzrostu inwestycji przyspieszyło średnio do 5,4% r/r, natomiast w samym IV kwartale 2017 r. dynamika nakładów kapitałowych wyniosła 11,3% r/r⁵⁰.

Do wzrostu inwestycji w Polsce przyczynia się obecnie głównie sektor publiczny. Zgodnie z informacjami Ministerstwa Finansów, w III kwartale 2017 r. wydatki inwestycyjne sektora instytucji rządowych i samorządowych zwiększyły się o 22,2% r/r, z czego jednostki samorządu terytorialnego (JST) wykazały wzrost o 44,1% r/r⁵¹. Spodziewana szybsza absorpcja środków w ramach funduszy UE powinna sprzyjać dynamice nakładów kapitałowych sektora publicznego także w 2018 r., szczególnie w kontekście zaplanowanych na jesień br. wyborów samorządowych w Polsce.

Jednym z flagowych projektów w ramach inwestycji infrastrukturalnych realizowanych z budżetu centralnego i przez samorządowych oraz w współfinansowanych ze środków UE jest budowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Polsce. Dnia 12 lipca 2017 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę modyfikującą postanowienia wieloletniego programu infrastrukturalnego „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”. Zgodnie z obecnym podziałem środków, całkowite wydatki mają wynieść 196,4 mld zł w okresie 2014-2020, z ich kulminacją w latach 2018-2020⁵². Z kolei według dokonanej w grudniu 2017 r. nowelizacji, planowane całkowite wydatki na infrastrukturę kolejową w toku realizacji „Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku” są szacowane na 66,4 mld zł.⁵³

⁴⁸ <http://hutnictwo.wnp.pl/>

⁴⁹ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁰ Główny Urząd Statystyczny, Wstępny szacunek produktu krajowego brutto w IV kwartale 2017 r., Luty 2018

⁵¹ Ministerstwo Finansów

⁵² Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

⁵³ Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

Przemysł w Czechach



Przemysł w Czechach

W 2017 r. produkcja przemysłowa w Czechach zwiększyła się o 5,7% w porównaniu do 2016 r.⁵⁴ W IV kwartale 2017 r. wzrost wyniósł 7,3% r/r, wobec 5,0% r/r w III kwartale 2017 r. i 5,3% r/r w I połowie 2017 r.

Spośród wyodrębnianych przez CZSO gałęzi przemysłu, w kierunku wzrostu produkcji całego sektora w 2017 r. najmocniej oddziaływały m.in. produkcja chemikaliów i artykułów chemicznych (wzrost o +19,6% r/r), produkcja wyrobów komputerowych, elektronicznych i optycznych (+9,9% r/r), produkcja podstawowych substancji farmaceutycznych, leków i innych preparatów farmaceutycznych (+9,8% r/r), produkcja urządzeń elektrycznych (+9,6% r/r), produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+9,1% r/r), produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+7,9% r/r) czy też produkcja maszyn i urządzeń (+7,3% r/r). Zmniejszył się natomiast poziom aktywności w takich branżach jak produkcja pozostałego sprzętu transportowego (spadek o 11,1% r/r), naprawa i montaż maszyn i urządzeń (-6,4% r/r) oraz górnictwo i wydobywanie (-6,1% r/r).

Całkowite przychody z działalności przemysłowej (wyrażone w cenach bieżących) zwiększyły się w 2017 r. o 6,5% r/r, w tym przychody z tytułu działalności eksportowej wzrosły o 6,3% r/r, a sprzedaż krajowa (obejmująca także eksport pośredni, czyli przy wykorzystaniu przedsiębiorstw spoza sektora przemysłowego) zwiększyła się o 6,7% r/r.

Pozytywnie na kondycję czeskiego sektora przemysłowego w 2017 r. wpływał również silny napływ nowych zamówień. W 2017 r. całkowita wartość nowych zamówień zwiększyła się o 6,6% r/r, w tym zagranicznych o 5,3% r/r, a krajowych o 9,1% r/r.

W III kwartale 2017 r. średnia liczba zatrudnionych w czeskim przemyśle wyniosła 1,38 mln pracowników (wzrost o 1,4% r/r). W tym samym okresie przeciętne miesięczne nominalne wynagrodzenie brutto zwiększyło się o 7,3% r/r i osiągnęło poziom 29 051 CZK (tj. obecnie blisko 4 668 PLN⁵⁵)⁵⁶.

Dobrze o kondycji czeskiego sektora przemysłowego świadczą również ostatnie odczyty wskaźnika wyprzedzającego PMI (*Purchasing Managers' Index*). W grudniu 2017 r. osiągnął on wartość 59,8 pkt, a w całym 2017 r. wyniósł średnio 57,1 pkt, w porównaniu do 53,0 pkt w 2016 r. Wartości powyżej 50,0 pkt świadczą o utrzymującym się ożywieniu w sektorze przemysłowym. W styczniu 2018 r. wskaźnik PMI ustabilizował się na poziomie z grudnia, tj. 59,8 pkt, a jego komponent związany z bieżącą produkcją osiągnął najwyższy poziom od lutego 2011 r. Stabilnie rosły również nowe zamówienia (zarówno krajowe, jak i zagraniczne) oraz zatrudnienie⁵⁷.



Przemysł górniczy

W IV kwartale 2017 r. na terenie Czech wydobyto 1,6 mln ton węgla kamiennego (wzrost o 1,9% r/r)⁵⁸. W całym 2017 r. wydobyte węgla kamiennego osiągnęło natomiast poziom 5,5 mln ton, co oznacza spadek wydobywania o 19,3% r/r. Tak silny spadek wydobywania węgla kamiennego w Czechach jest bezpośrednim skutkiem zakończenia eksploatacji tego surowca w kopalni Paskov w marcu 2017 r. oraz trwających procesów restrukturyzacyjnych w sektorze górniczym. Przyjęty przez Sąd Okręgowy w Ostrawie program restrukturyzacji czeskiej spółki górniczej OKD przewiduje bowiem stopniowe wygaszanie należących do przedsiębiorstwa zakładów górniczych. W dalszej kolejności zamykane mają być kopalnie Darków i Łazy (do końca 2018 r.) oraz CSA i CSM odpowiednio w 2021 r. i 2023 r. W rezultacie, zdaniem analityków, w 2018 r. można oczekiwać dalszego ograniczenia wydobywania do poziomu ok. 4,6 mln ton.

⁵⁴ Czeski Urząd Statystyczny

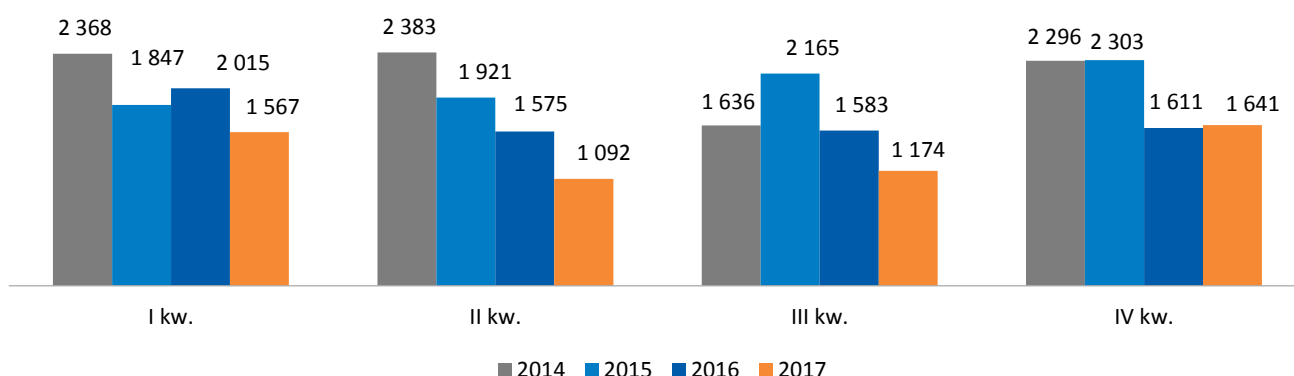
⁵⁵ Przy założeniu średniego kursu CZKPLN za 2017 r. w wysokości 0,1607 – dane NBP

⁵⁶ Czeski Urząd Statystyczny

⁵⁷ IHS Markit

⁵⁸ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

Rysunek 8 Wydobycie węgla kamiennego w Republice Czeskiej kwartalnie w latach 2015-2017 (w tys. ton)



Źródło: Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

W odróżnieniu od węgla kamiennego, poziom wydobycia węgla brunatnego w Republice Czeskiej cechuje się relatywnie mniejszą zmiennością. W IV kwartale 2017 r. wyniósł on 11,2 mln ton (wzrost o 1,3% r/r). Z kolei w 2017 r. wydobyto łącznie 39,3 mln ton węgla brunatnego (zwiększenie wydobycia o 2,1% r/r)⁵⁹. Największymi firmami działającymi w branży wydobycia węgla brunatnego w Czechach są: Severočeské doły a.s., Sokolovská uhelná a.s., Vršanská uhelná a.s. i Severní energetická a.s.

Kondycja gałęzi wydobywania węgla brunatnego jest stabilna, a wolumeny produkcji nie powinny ulec znaczącym zmianom przynajmniej do momentu wdrożenia realizacji postanowień „Programu Energetyki Jądrowej do 2040 roku” z 2015 r. Zgodnie z założeniami tego programu, w 2040 r. energia jądrowa ma stać się głównym źródłem energii w Czechach z udziałem w miksie od 46% do 58% (w porównaniu do 32,5% w 2017 r.)⁶⁰. Wzrost udziału atomu ma się odbyć głównie kosztem energetyki opartej na węglu brunatnym. Oprócz tych źródeł energię mają zapewnić energetyka odnawialna z docelowym 25% udziałem w miksie energetycznym (w 2013 r. przekroczono cel zakładany na 2020 r., czyli 13,0% udział w zużyciu energii elektrycznej pochodzący z OZE, a w 2016 r. odnotowano konsumpcję energii z OZE na poziomie 14,9%⁶¹) i gazowa (udział na poziomie 15%). Nowe reaktory atomowe (przy już istniejących elektrowniach jądrowych w Dukovanach i w Temelinie) o łącznej mocy 2500 MWe mają być gotowe do 2035 r., z perspektywą budowy kolejnych w dalszej przyszłości.

Przemysł hutniczy



Przemysł hutniczy w Republice Czeskiej obejmuje przede wszystkim dwie branże: przetwórstwa metali żelaznych i nieżelaznych oraz odlewnictwo metali. Głównymi determinantami popytu na wyroby sektora hutniczego w Czechach są przemysł motoryzacyjny, budownictwo oraz inżynieria mechaniczna. Do kluczowych barier rozwoju branży hutniczej zaliczają się natomiast wysokie koszty związane z transportem innym niż morski czy wodny śródlądowy, co wynika z braku bezpośredniego dostępu Czech do morza i jednoczesnej lokalizacji tego kraju w znacznym oddaleniu od wykorzystywanych w transporcie akwenów. Wymusza to na branży hutniczej konieczność oparcia się na droższym transporcie kolejowym⁶². Ponadto, zgłaszane przez przedsiębiorstwa rosnące niedobory wykwalifikowanej siły roboczej przyczyniają się do wzrostu presji na podwyżki wynagrodzeń, a tym samym pośrednio wpływają na wyższe jednostkowe koszty pracy. W rezultacie, spada międzynarodowa cenowa konkurencyjność wyrobów czeskiej branży hutniczej.

W 2017 r. produkcja w każdej z trzech głównych kategorii przemysłu hutniczego zmniejszyła się w porównaniu do 2016 r. Zgodnie z danymi Steel Federation a.s., produkcja stali surowej wyniosła w 2017 r. łącznie 4,6 mln ton (spadek o 14,2% r/r). Produkcja surówki hutniczej obniżyła się w danym okresie do poziomu 3,7 mln ton (-11,4% r/r) a wolumen wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco skurczył się do 4,6 mln ton (-10,2% r/r)⁶³.

⁵⁹ Ministerstwo Przemysłu i Handlu Republiki Czeskiej

⁶⁰ www.biznesalert.pl

⁶¹ Eurostat

⁶² National Training Fund, o.p.s., „Manufacture of basic metals and fabricated metal products”

⁶³ The Steel Federation a.s.



Przemysł budowlany

W 2017 r. produkcja budowlano-montażowa w Czechach zwiększyła się o 1,7% r/r, w tym produkcja budowlana ogółem wzrosła w podanym okresie o 5,0% r/r, a wolumen produkcji budownictwa inżynierskiego skurczył się o 5,7% r/r⁶⁴.

W IV kwartale 2017 r. wolumen produkcji budowlano-montażowej w Czechach wzrósł natomiast o 1,7% r/r, a produkcji budowlanej ogółem o 3,2% r/r, z kolei dynamika produkcji budownictwa inżynierskiego obniżyła się o 1,8% r/r.

Korzystną koniunkturę można również zauważyć analizując skalę napływu funduszy strukturalnych UE, liczbę wydanych pozwoleń na budowę i ich wartość, zleceń budowlanych, mieszkań w budowie i mieszkań oddanych do użytku.

W ciągu całego 2017 r. łączna wartość transferów kapitałowych z UE do Czech wyniosła 3,0 mld euro, z czego ok. 1,3 mld euro wypłacono w ramach funduszy spójności, a kolejne 1,2 mld euro w ramach funduszy rozwoju regionalnego UE. Łącznie w perspektywie wydatkowej na lata 2014-2020 na rzecz gospodarki czeskiej zarezerwowano blisko 22 mld euro, co powinno sprzyjać intensyfikacji prac infrastrukturalnych w kolejnych kwartałach⁶⁵.

W 2017 r. liczba udzielonych pozwoleń na budowę wyniosła 84 164 (wzrost o 1,0% r/r). Jednocześnie szacunkowa wartość konstrukcji, które otrzymały pozwolenie na budowę określana jest na 352,9 mld CZK, tj. ok. 57,06 mld zł⁶⁶ (+24,1% r/r).

W 2017 r. liczba zleceń budowlanych⁶⁷ pozostawała na poziomie z 2016 r. i wyniosła 61 515 zamówień otrzymanych i zrealizowanych na terenie Czech. Ich łączna wartość wzrosła natomiast o 9,3% r/r do poziomu 202,6 mld CZK (tj. ok. 32,55 mld PLN).

Liczba mieszkań, których budowa rozpoczęła się w 2017 r. wyniosła 31 521 (+15,8% r/r). W przypadku domów jednorodzinnych wzrost wyniósł w podanym okresie 17,7% r/r, a w odniesieniu do budynków przeznaczonych dla wielu rodzin był on równy 23,4% r/r.

Natomiast liczba mieszkań oddanych do użytku w 2017 r. wzrosła o 4,6% r/r i wyniosła 28 575. Liczba ukończonych domów jednorodzinnych zwiększyła się w 2017 r. o 4,2% r/r, natomiast lokali wielorodzinnych wzrosła o 3,0% r/r.



Przemysł samochodowy

Z uwagi na wieloletnią tradycję produkcji samochodów, dobrze rozwiniętą infrastrukturę drogową oraz wykwalifikowaną siłę roboczą, Republika Czeska jest jednym z kluczowych producentów pojazdów silnikowych w Europie. Wysoka liczba zatrudnionych w branży motoryzacyjnej oraz systematyczny wzrost produkcji pojazdów sprawiają, iż ten segment produkcji przemysłowej stał się jednym z najsilniejszych stymulatorów rozwoju czeskiej gospodarki. Obecnie czeski przemysł motoryzacyjny zatrudnia ponad 150 tys. osób oraz odpowiada za ponad 20% czeskiej produkcji przemysłowej

i czeskiego eksportu⁶⁸.

Do największych producentów aut osobowych prowadzących w 2017 r. działalność na terytorium Republiki Czeskiej zaliczają się: Škoda Auto a.s. (60,7% udziału w rynku produkcji aut), Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (25,2% udziału), a także TPCA Czech s.r.o. (Toyota, Peugeot, Citroën) posiadający 14,1% udziału. Gałąź przemysłu motoryzacyjnego wytwarzającą w 2017 r. samochody dostawcze i autobusy tworzyły następujące podmioty: Iveco Czech Republic a.s. (udział równy 88,6%), SOR Libchavy spol. s.r.o. (10,2% udziału) oraz inni producenci (1,2% udziału)⁶⁹.

W 2017 r. przemysł motoryzacyjny w Czechach odnotował historyczne poziomy produkcji, do czego przyczynił się m.in. dynamiczny wzrost światowej i czeskiej gospodarki, skutkujący pośrednio wzrostem popytu na pojazdy silnikowe w gospodarce czeskiej i jej otoczeniu makroekonomicznym. Według danych Automotive Industry Association (Auto SAP), w 2017 r. w Czechach wyprodukowano 1 421 324 pojazdy drogowe (wzrost o 5,2% r/r). Największy nominalny wzrost produkcji odnotowano w segmencie produkcji samochodów osobowych, a liczba wytworzonych aut wzrosła w 2017 r. o 5,2% r/r do poziomu 1 413 881 aut. Eksport samochodów osobowych zwiększył się w całym 2017 r. o średnio 5,0% r/r a sprzedaż krajowa rosła w tym okresie w tempie równym 6,8% r/r⁷⁰.

Największy względny wzrost produkcji został z kolei zaobserwowany w segmencie aut ciężarowych, gdyż w trakcie 2017 r. wyprodukowano o 11,7% r/r egzemplarzy więcej a produkcja wyniosła 1 481 sztuk, niż w 2016 r. W 2017 r. wyprodukowano także 4 631 autobusów (+5,5% r/r) oraz 1 331 motocykli (+ 8,4% r/r).

⁶⁴ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁵ Eurostat

⁶⁶ Przy założeniu średniego kursu CZKPLN za 2017 r. w wysokości 0,1617 – dane Narodowego Banku Polskiego (NBP)

⁶⁷ Dane obejmują firmy zatrudniające powyżej 50 pracowników

⁶⁸ <https://www.czechinvest.org>

⁶⁹ Auto SAP

⁷⁰ Auto SAP

Zgodnie z ostatnimi wypowiedziami prezesa Auto SAP - B. Wojnara, w nadchodzących kwartałach należy jednak oczekiwać niższej dynamiki wzrostu sektora produkcji pojazdów silnikowych w Republice Czeskiej, z uwagi na prognozowanie wyhamowanie tempa wzrostu gospodarczego w Czechach oraz strefie euro⁷¹.



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/r⁷².

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 (łącna 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.



⁷¹ Auto SAP

⁷² 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 Polsce

Rynek kolejowego transportu towarów w Polsce podlega regulacji, a organem uprawnionym do wydawania, przedłużania i zawieszania licencji uprawniających podmioty gospodarcze do prowadzenia kolejowej działalności przewozowej jest Urząd Transportu Kolejowego ("UTK").

Pomimo, iż rynek transportu towarów koleją jest rynkiem regulowanym, panuje na nim relatywnie duża konkurencja. W całym 2017 r. na polskim rynku funkcjonowało 71 licencjonowanych przewoźników towarowych, w tym PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. W porównaniu do 2016 r., rynek kolejowego transportu towarów opuściły 3 podmioty (Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o., Railpolonia Sp. z o.o. oraz WAM Sp. z o.o.), natomiast kolejnych 5 (Colas Rail Sp. z o.o., LTE Polska sp. z o.o., Orion Rail Logistics sp. z o.o., Polzug Intermodal Polska Sp. z o.o. i Trainspeed sp. z o.o.) uzyskało licencję UTK na przewóz towarów koleją na terytorium Polski.

W 2017 r. przewoźnicy operujący na terytorium Polski przewieźli łącznie 239,9 mln ton towarów, co oznacza wzrost o 7,9% r/r (17,6 mln ton r/r). Jednocześnie wykonana praca przewozowa wyniosła w 2017 r. 54,8 mld tono-kilometrów, co wskazuje na wzrost o 8,3% r/r (4,2 mld tono-kilometrów r/r). Średnia odległość transportowanych w przewozach kolejowych towarów wzrosła natomiast w 2017 r. o 0,8 km r/r (+0,3% r/r) i wyniosła 228,5 km⁷³.

Silne zwiększenie się przewozów towarów koleją w 2017 r. w ujęciu rok do roku ma swoje podłoże przede wszystkim we wzroście przewozów węgla kamiennego, w szczególności w imporcie do Polski.

W 2017 r. import węgla kamiennego wyniósł 14,4 mln ton, wobec 8,3 mln ton w 2016 r. (wzrost o 73,5% r/r)⁷⁴. W 2017 r. przy wykorzystaniu kolei przewieziono łącznie 93,8 mln ton węgla kamiennego, tj. o 5,3% r/r więcej (+4,3 mln ton) względem 2016 r.⁷⁵ Kolejny wyodrębnianymi przez GUS grupami towarowymi, w których w 2017 r. zaobserwowano silną poprawę koniunktury są kruszywa i materiały budowlane. Za zwiększone przewozy kruszyw i materiałów budowlanych odpowiadała głównie intensyfikacja prac przy już rozpoczętych oraz start nowych inwestycji infrastrukturalnych (budowa dróg i modernizacja kolei), przy silnym wsparciu funduszy strukturalnych UE w ramach perspektywy wydatkowej na lata 2014-2020. W 2017 r. krajowi przewoźnicy kolejowi przetransportowali w sumie 51,0 mln ton kruszyw, piasku i żwiru, a także cementu, wapna, gipsu oraz pozostałych materiałów budowlanych, (wzrost o 12,6% r/r i 5,7 mln ton r/r). Dodatkowo, z uwagi na lepszą koniunkturę gospodarczą w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym (a tym samym zwiększony popyt ze strony odbiorców) silnie wzrosły przewozy rud żelaza, metali oraz wyrobów metalowych. Produkcja stali surowej w Polsce w 2017 r. wyniosła 10,5 mln ton, co względem 2016 r. oznacza wzrost o 15,8% r/r (+1,4 mln ton)⁷⁶. Jednocześnie na świecie wytworzono w 2017 r. 1,7 mld ton stali (wzrost o 5,5% r/r)⁷⁷. Łącznie zrealizowane przez operujących w Polsce przewoźników kolejowych przewozy rud żelaza, metali i wyrobów metalowych w 2017 r. wyniosły 20,4 mln ton (+5,0% r/r). Również rynek przewozów produktów rafinacji ropy naftowej odnotował w 2017 r. silny wzrost równy 6,0% r/r, do poziomu 16,8 mln ton. Intensyfikacji przewozów paliw płynnych sprzyjały zmiany legislacyjne ograniczające szarą strefę, a tym samym przekładające się na wzrost oficjalnego popytu na paliwa. Zgodnie z danymi PKN Orlen, konsumpcja benzyny w Polsce w 2017 r. wzrosła do 4,3 mln ton (+6,9% r/r), z kolei całkowite zużycie oleju napędowego zwiększyło się do poziomu 15,6 mln ton (+17,2 % r/r)⁷⁸. Zwiększony popyt został zaspokojony w znacznej mierze przez import, co wpłynęło na wzrost wolumenów transportowanych przez porty, a także wschodnie przejścia graniczne. Utrzymująca się korzystna koniunktura gospodarcza w kraju i na rynkach zagranicznych przełożyła się także na wzrost wolumenów intermodalnych przewozów towarów, przede wszystkim z uwagi na rozwój połączeń tranzytowych i obsługę połączeń towarowych w relacji Chiny-Europa-Chiny w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku”, rosnący udział przewozów pomiędzy portami morskimi a terminalami w głębi kraju oraz większy udział przewozów w kontenerach towarów transportowanych głównie w sposób konwencjonalny, np. koksu, zbóż, części samochodowych. Importowi do Polski (a pośrednio także przewozom intermodalnym) sprzyjało także obserwowane w 2017 r. umocnienie złotego, zwiększające siłę nabywczą krajowej waluty i zachęcające do dokonywania zakupów produktów wytworzonych poza krajem. W 2017 r. kurs

⁷³ Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁴ Eurostat

⁷⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁷⁶ Główny Urząd Statystyczny

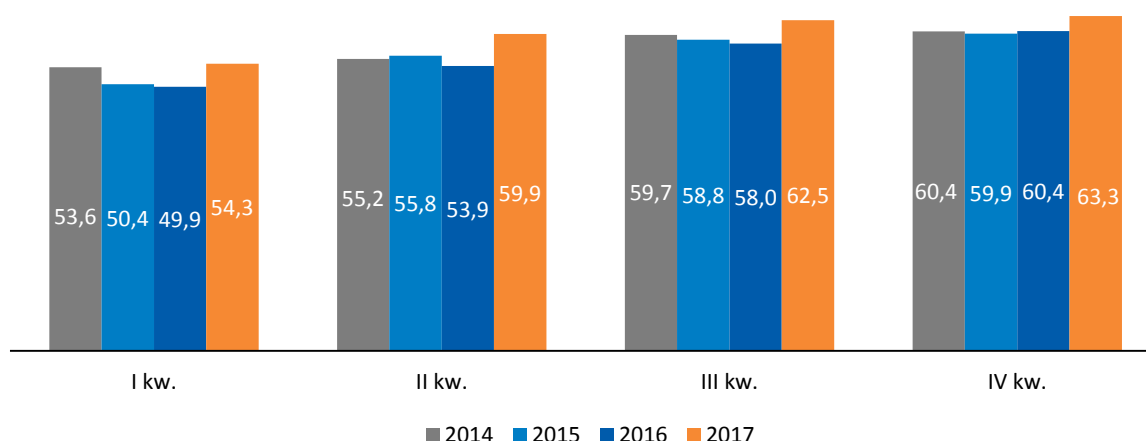
⁷⁷ worldsteel.org

⁷⁸ PKN Orlen

USD/PLN obniżył się o średnio -4,2% r/r, natomiast spadek kursu EUR/PLN wyniósł przeciętnie -2,4% względem 2016 r.⁷⁹ W 2017 r. łączna masa przesyłek kontenerowych była natomiast równa 14,7 mln ton, tj. o 1,9 mln ton wyższa w porównaniu do 2016 r. (+145% r/r). Transport liczony w jednostkach kontenerowych UTI wyniósł z kolei w 2017 r. 1 080,5 tys. sztuk (wzrost o 129,6 tys. sztuk r/r i 13,6% r/r)⁸⁰.

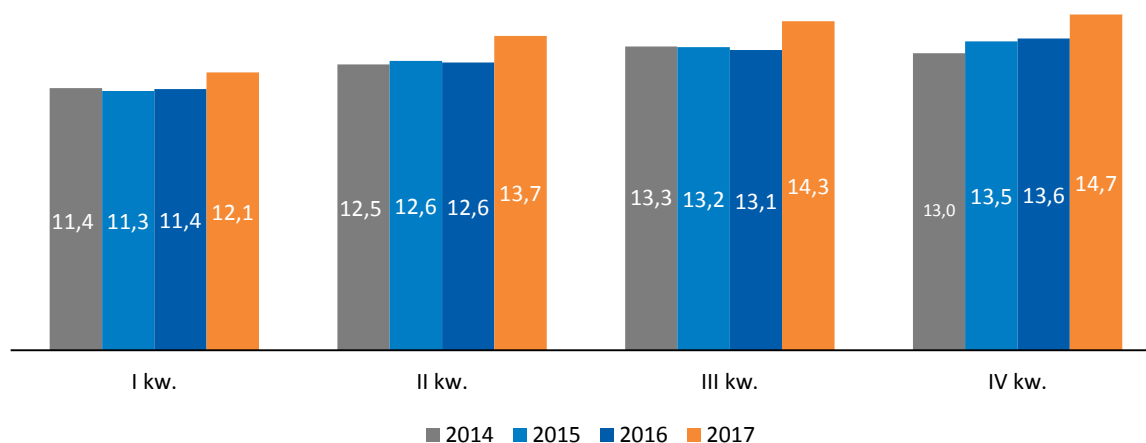
W 2017 r. odnotowano natomiast spadek w zakresie przewozów drewna i wyrobów z drewna łącznie o 0,3 mln ton r/r, tj. o 12,2% r/r do poziomu 1,9 mln ton. Było to związane przede wszystkim z wstrzymaniem przez Białoruś eksportu surowca w styczniu 2017 r., a następnie (po przywróceniu eksportu) jego znaczne ograniczenie utrzymujące się przez większą część 2017 r.

Rysunek 9 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2017 (mln ton)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 10 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2015-2017 (mld tkm)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁹ Narodowy Bank Polski

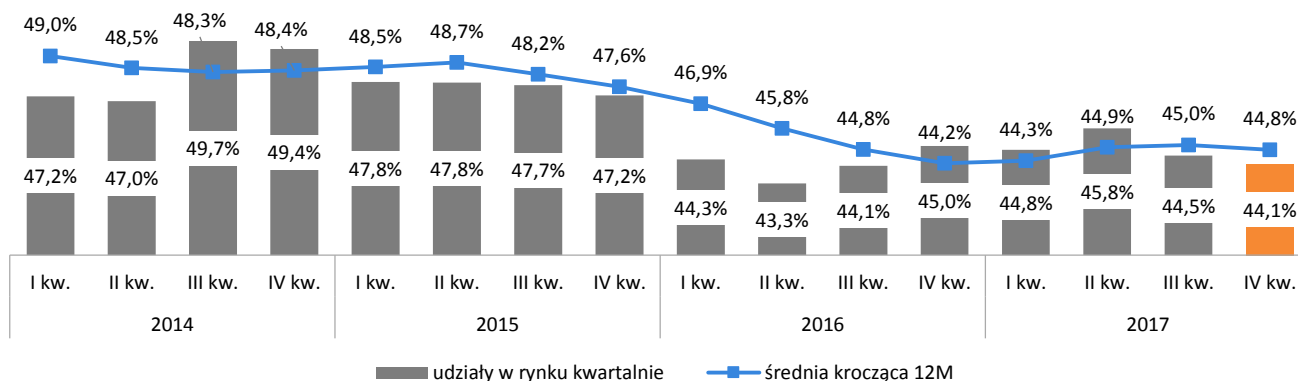
⁸⁰ Urząd Transportu Kolejowego

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

W 2017 r. liderem na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych pozostawała Grupa PKP CARGO, w której przewozy realizuje głównie PKP CARGO S.A. Grupa posiadała udział w rynku równy 44,8% (+0,6 p.p. r/r) pod względem przewiezionej masy towarowej oraz 51,6% (+0,1 p.p. r/r) biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową.⁸¹ W ramach Grupy Jednostka dominująca wypracowała udział rynkowy na poziomie 44,2%, co oznacza wzrost o +0,3 p.p. r/r pod względem masy towarowej oraz 51,4% pod względem wykonanej pracy przewozowej (bez zmian).

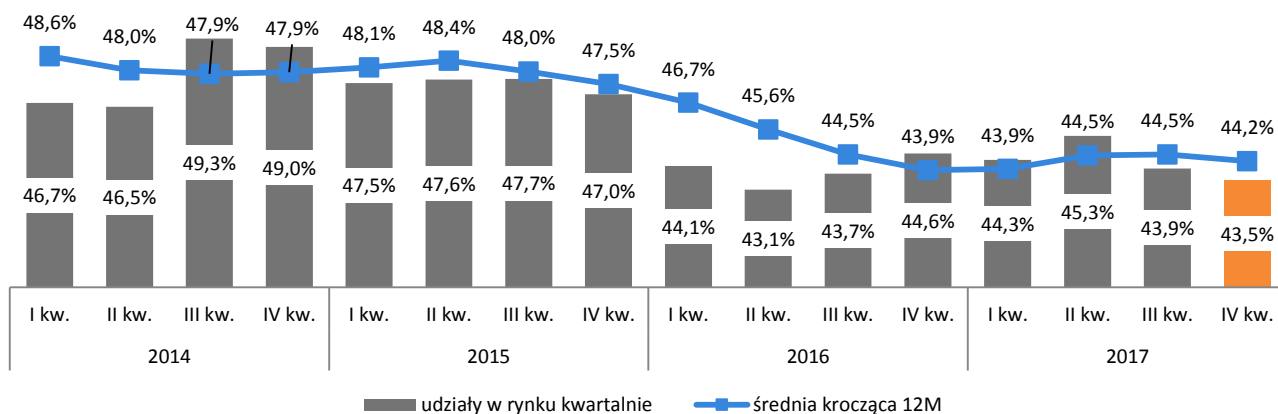
Udziały zarówno Grupy PKP CARGO, jak i Jednostki dominującej zaprezentowano na wykresach poniżej.

Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2014-2017



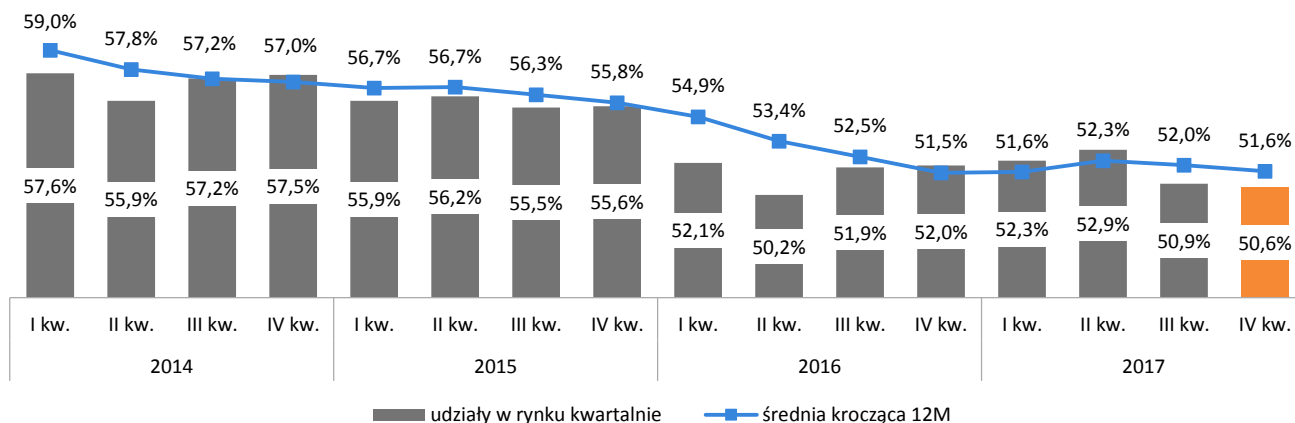
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Rysunek 12 Udziały spółki PKP CARGO S.A. w przewiezionej masie towarowej w Polsce w latach 2014-2017

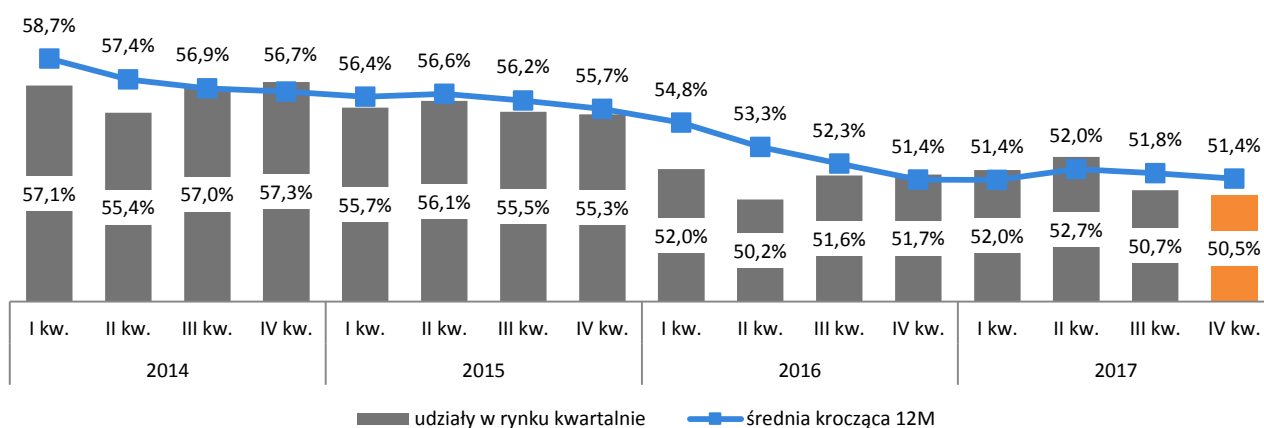


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

⁸¹ Urząd Transportu Kolejowego

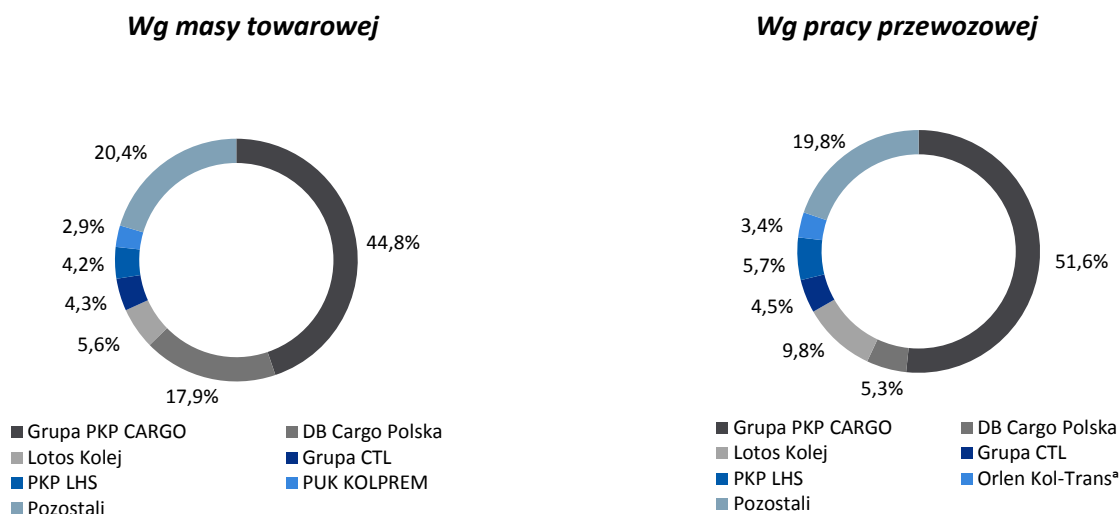
Rysunek 13 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2017


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Rysunek 14 Udziały spółki PKP CARGO S.A. w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2014-2017


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Rysunek 15 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych w Polsce w 2017 r. według przetransportowanej masy towarowej oraz wykonanej pracy przewozowej



^a Euronaft Trzebinia sp. z o.o. z dnia 1 czerwca 2017 r. przeniosła na rzecz Orlen Kol-Trans sp. z o.o. wyodrębnioną pod względem finansowym, funkcjonalnym oraz organizacyjnym zorganizowaną część przedsiębiorstwa świadczącą usługi transportu kolejowego. Powyższy udział spółki Orlen Kol-Trans uwzględnia wolumeny przewozów zrealizowanych przez Euronaft Trzebinia sp. z o.o. sprzed 1 czerwca 2017 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

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

W 2017 r. największe wolumeny masy towarowej przewieźli następujący konkurenci Grupy PKP CARGO: DB Cargo Polska (42,9 mln ton), Lotos Kolej (13,3 mln ton) i Grupa CTL (10,4 mln ton), a ich udziały w rynku wyniosły odpowiednio 17,9%, 5,6% i 4,3%. Natomiast biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową, do znaczących konkurencyjnych wobec Grupy PKP CARGO przewoźników zaliczali się Lotos Kolej (5,4 mld tkm), PKP LHS (3,1 mld tkm) oraz DB Cargo Polska (2,9 mld tkm), z udziałami równymi kolejno 9,8%, 5,7% i 5,3%.

W całym 2017 r. największy przyrost wykonanej pracy przewozowej (w porównaniu do 2016 r.) odnotowali następujący konkurencyjni przewoźnicy kolejowi: Inter Cargo (+562 mln tkm, co skutkowało wzrostem udziału rynkowego o 0,98 p.p. r/r do poziomu 1,52%), CD Cargo Poland – d. Koleje Czeskie (+515 mln tkm, wzrost udziału o 0,89 p.p. r/r do poziomu 1,55%) oraz STK (+318 mln tkm, wzrost udziału o 0,50 p.p. r/r do poziomu 1,60%). Zmniejszyła się natomiast praca przewozowa wykonana przez Grupę CTL Logistics (-558 mln tkm, co oznacza spadek udziału rynkowego o 1,47 p.p. r/r) oraz PKP LHS (-233 mln tkm, spadek udziału o -0,93 p.p. r/r). Natomiast pod względem przewiezionej masy towarowej największy wzrost wykazali następujący konkurencyjni przewoźnicy Grupy PKP CARGO: DB Cargo Polska (+2,9 mln ton, co mimo to przełożyło się na spadek udziału rynkowego spółki o 0,11 p.p. r/r do poziomu 17,9%), CD Cargo Poland (+1,1 mln ton, wzrost udziału o 0,4 p.p. r/r do poziomu 1,3%), a także PUK Kolprem (+0,8 mln ton, wzrost udziału o 0,1 p.p. r/r do poziomu 2,9%). Spadek przewozów r/r w całym 2017 r. pod względem przewiezionej masy wykazała z kolei Grupa CTL Logistics (-2,1 mln ton, spadek udziału rynkowego o 1,31 p.p. r/r).

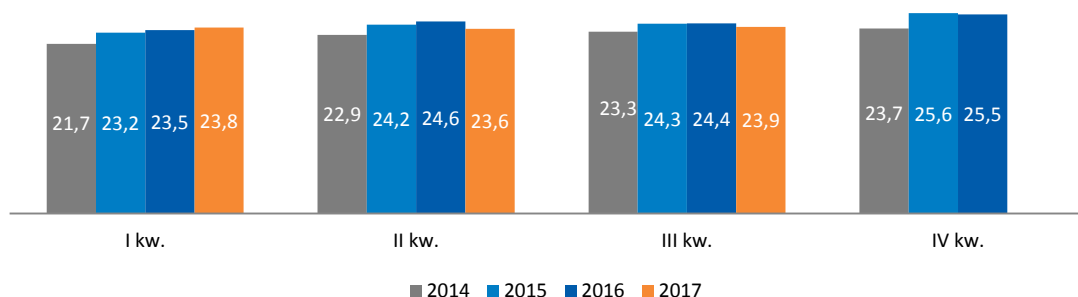
4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

Według danych Czeskiego Ministerstwa Transportu w okresie 9 miesięcy 2017 r. na terytorium Czech przewieziono 405,2 mln ton towarów oraz wykonano 45,8 mld tkm pracy przewozowej. Transport samochodowy pozostaje dominującą gałęzią na rynku przewozu towarów w Czechach, a jego udział pod względem całkowitej masy przewozowej zwiększył się w okresie 9 miesięcy 2017 o 0,4 p.p. r/r do poziomu 82,1%. Z kolei biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową transport drogowy odnotował w okresie 9 miesięcy 2017 r. spadek udziału rynkowego o 3,1 p.p. r/r do poziomu 73,2%. Do końca września 2017 r. samochodami przetransportowano łącznie 332,6 mln ton towarów (+0,8% r/r), a wykonana praca przewozowa spadła o 4,9 mld tkm (-12,6% r/r). Średnia odległość na jaką transportowane są towary zmniejszyła się natomiast do 100,9 km, tj. o 15,4 km r/r (-13,2% r/r).

Jednocześnie wykonana przez kolej praca przewozowa w okresie 9 miesięcy 2017 wyniosła 11,8 mld tkm (wzrost o 3,2% r/r). Przełożyło się to na zwiększenie udziału rynkowego kolei w tym okresie o 3,0 p.p. do poziomu 25,7%, a średnia odległość była równa 164,8 km (+4,8% r/r).

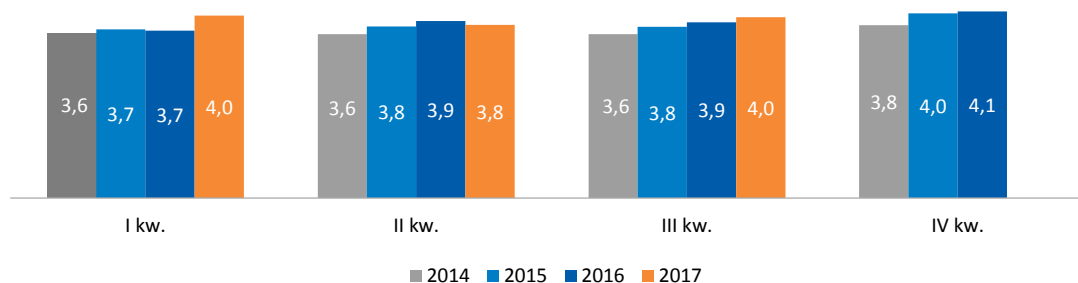
W okresie 9 miesięcy 2017 r. przy wykorzystaniu pozostałych gałęzi transportu (wodny śródlądowy oraz lotniczy) przewieziono w Republice Czeskiej 1,2 mln ton towarów, a ich udział w rynku wyniósł 0,3%. Wykonana przez transport lotniczy oraz żeglugę śródlądową praca przewozowa była równa 0,5 mld tkm, co oznacza udział rynkowy na poziomie 1,1%⁸².

Rysunek 16 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2014-2017 (mln ton)



*dane za IV kw. 2017 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2018 r.
 Źródło: Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 17 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2014-2017 (mld tkm)



*dane za IV kw. 2017 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2018 r.
 Źródło: Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

4.2.4 Pozycja Grupy AWT na rynku przewozów kolejowych w Republice Czeskiej

Zgodnie z informacjami opublikowanymi na stronie czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), na rynku czeskim operuje łącznie 100 firm, posiadających licencję na kolejowy przewóz towarów i świadczących tego typu usługi (dane aktualne na dzień 8 lutego 2018 r.). Zaliczyć można do nich także PKP CARGO S.A. oraz spółkę zależną Grupy PKP CARGO - Advanced World Transport a.s. (AWT).⁸³

W 2017 r. udział grupy AWT w czeskim rynku przewozów kolejowych obniżył się do 8,1% (-0,9 p.p. r/r) pod względem wykonanej pracy przewozowej. Implementacja prowadzonego przez przedsiębiorstwo Prisko (w którym 100% udziałów posiada Skarb Państwa Republiki Czeskiej) programu restrukturyzacyjnego sektora wydobywania węgla kamiennego ma obecnie kluczowe znaczenie dla wyników przewozowych AWT, w momencie gdy obejmuje on stopniowe zamykanie kopalń. W konsekwencji, zmniejszone wydobycie węgla kamiennego w Czechach przekłada się bezpośrednio na spadek masy zlecanej do transportu dla spółki AWT. Według danych za 2017 r., spółka AWT przewiozła w tym okresie 4,3 mln ton węgla kamiennego (spadek o -32,6% r/r).

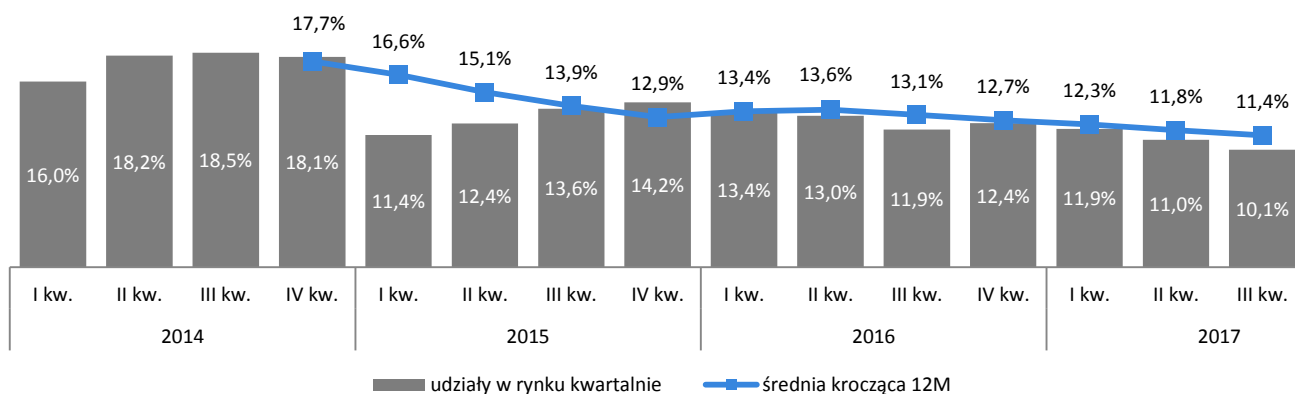
⁸² Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

⁸³ SŽDC

W obliczu zmniejszonych wolumenów transportowanego węgla kamiennego, spółka AWT podjęła wysiłek zmierzający do większej dywersyfikacji przewozów. W konsekwencji, spadki przewozów węgla kamiennego zostały w części skompensowane przez zwiększone transporty paliw płynnych o 181 tys. ton r/r (+33,0% r/r do poziomu 729 tys. ton), metali i rud o 115 tys. ton r/r (+78,9% r/r do poziomu 261 tys. ton), drewna i produktów rolnych o 98 tys. ton r/r (+83,5% r/r do poziomu 216 tys. ton) oraz artykułów chemicznych o 41 tys. ton r/r (+9,1% r/r do poziomu 485 tys. ton), czy też przewozów intermodalnych o 31 tys. ton r/r (+3,9% r/r do poziomu 836 tys. ton).

Aktualnie prowadzone są aktywne działania handlowe i rozmowy z klientami oraz negocjowane umowy mające na celu w jak największym stopniu zniwelowanie spadku wolumenów przewozów wynikających z mniejszej masy przewozowej węgla kamiennego zlecanej do transportu w przyszłości.

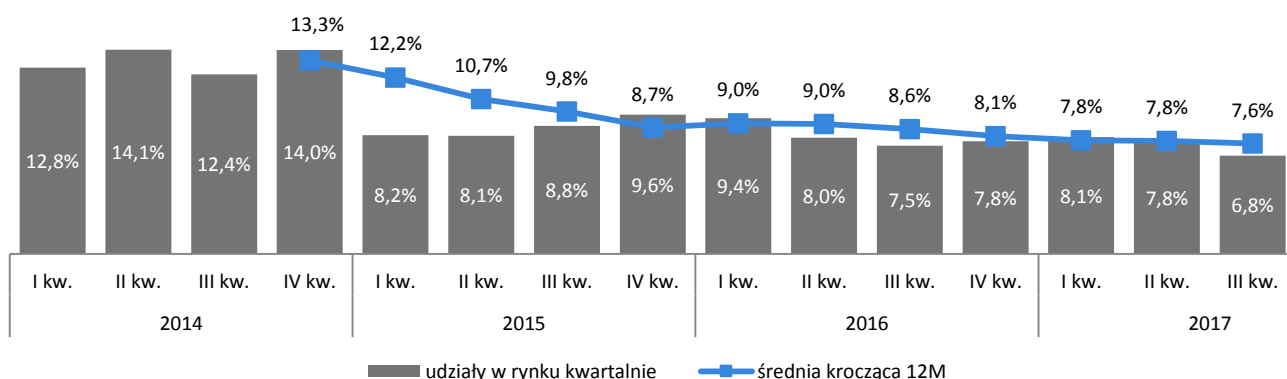
Rysunek 18 Udziały rynkowe AWT a.s. pod względem przetransportowanej na terytorium Republiki Czeskiej masy towarowej kwartalnie w okresie 2014-2017



*dane za IV kw. 2017 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2018 r.

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

Rysunek 19 Udziały rynkowe AWT a.s. w zrealizowanej na terytorium Republiki Czeskiej pracy przewozowej kwartalnie w okresie 2014-2017

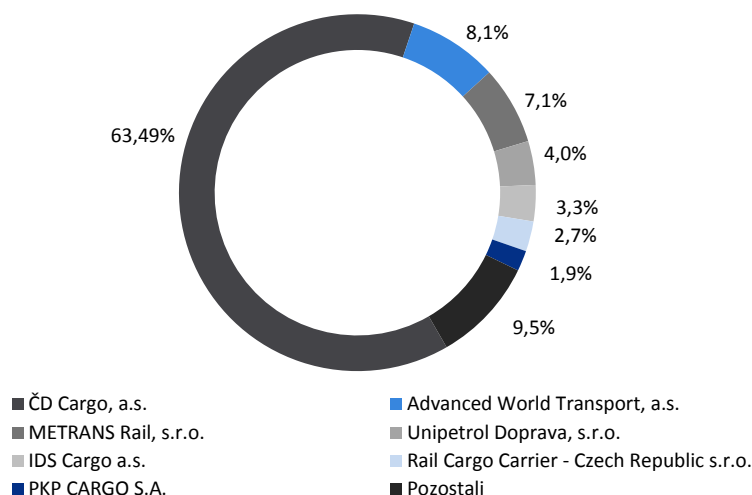


*dane za IV kw. 2017 r. dostępne będą na przełomie I i II kw. 2018 r.

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

Rysunek 20 Udziały rynkowe największych operatorów kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w obrębie Republiki Czeskiej w 2017 r. (btkm)

Wg pracy przewozowej brutto



Źródło: SŽDC

Zgodnie z danymi SŽDC za cały 2017 r., spółka ČD Cargo a.s. utrzymała pozycję lidera czeskiego rynku kolejowych przewozów towarowych, z udziałem w rynku pod względem wykonanej pracy przewozowej brutto równym 63,5%. W porównaniu do 2016 r., spółka odnotowała jednak spadek udziału rynkowego w ujęciu pracy przewozowej o 1,4 p.p. r/r.

Pod względem wykonanej pracy przewozowej zmniejszenie udziału rynkowego o 0,9 p.p. r/r do poziomu 8,1% odnotowano również w przypadku drugiego największego czeskiego przewoźnika, spółki AWT a.s. Opuszczona część rynku została przejęta przede wszystkim przez drobnych przewoźników (których udział nie przekracza 1% całkowitej wielkości czeskiego rynku przewozów kolejowych), w przypadku których łączny udział wzrósł o 1,0 p.p. r/r do poziomu 7,6%. Udział rynkowy zwiększył się również w przypadku takich spółek jak PKP CARGO S.A. (+0,8 p.p. r/r do poziomu 1,9%), Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o. (+0,5 p.p. r/r do poziomu 2,7%) oraz Unipetrol Doprava, s.r.o. (+0,2 p.p. r/r do poziomu 4,0%).

Pojawienie się po raz kolejny PKP CARGO S.A. w zestawieniu Czeskiego Zarządu Infrastruktury Kolejowej (SŽDC) za 2017 r. oznacza kontynuowanie realizacji przewozów kolejowych na terenie Republiki Czeskiej w wolumenie przekraczającym próg 1% udziałów w rynku. Jest to rezultatem intensyfikacji przewozów zagranicznych Spółki na terenie Republiki Czeskiej przede wszystkim dzięki:

- pozyskaniu przewozów koks w eksporcie do Rumunii przez terytorium Czech oraz jednocześnie zwiększenie przewozów koks do Bośni,
- zwiększonym przewozom metali w relacji Polska-Węgry,
- wzrostowi przewozów automotive z/do Włoch,
- zwiększeniu przewozów intermodalnych w komunikacji Polska-Włochy m.in. przez terytorium Czech, a także rozwój transportu w tranzycie przez terytorium Czech i Polski na linii Słowacja - Rosja.

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 METRANS Rail s.r.o. Natomiast przedsiębiorstwami, które uzyskały mniej niż 5%, ale więcej niż 1% udziału w rynku były: Unipetrol Doprava, s.r.o., IDS Cargo a.s., Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o., a także PKP CARGO S.A. i SD - Kolejova doprava a.s.⁸⁴

⁸⁴ SŽDC; prezentowane są dane o przewoźnikach, których udział w rynku przekracza 1%

4.2.5 Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za 2017 r. oraz 2016 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz Grupy AWT. Działalność przewozowa w okresie 2017 r. realizowana była przez pięć podmiotów z Grupy Kapitałowej. Po zakupie 28 maja 2015 r. 80% udziałów spółki AWT B.V. (a 2 listopada 2017 r. pozostałych 20% udziałów), trzech przewoźników (AWT a.s., AWT Rail HU Zrt., AWT Rail SK a.s.) dołączyło do dwóch innych przewoźników wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

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, Węglkoksem, 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 II kwartale 2017 r. jednego z największych kontraktów w historii PKP CARGO S.A. o wartości blisko 1,3 mld zł na okres kolejnych 3 lat z Grupą ArcelorMittal w zakresie przewozów węgla, koksu, rudy żelaza, kamienia i metali oraz przedłużenie współpracy z kluczowymi klientami z rynku przewozu m.in. węgla, kruszyw, chemii i drewna.

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). Co więcej, PKP CARGO S.A. i Port Gdańsk podpisały w lipcu 2017 r. memorandum o współpracy z rumuńskim przewoźnikiem kolejowym CFR Marfa i Portem Konstanca w zakresie rozwoju usług logistycznych w korytarzu kolejowym między Portem Gdańsk a Portem Konstanca, aktywizujące działania gospodarcze na kierunku północ-południe Europy w ramach polityczno-gospodarczej idei „Trójmorza ABC” (Adriatyk-Bałtyk-Morze Czarne). Stąd 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 Chin-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 Chin-Europa Zachodnia przez Małaszewicze oraz w drodze powrotnej do Azji.

W 2017 r. Grupa PKP CARGO przewiozła 119,1 mln ton ładunków (+7% r/r) oraz wykonała pracę przewozową w wysokości 31,0 mld tkm (+9% r/r), a Jednostka dominująca odpowiednio 106,8 mln ton (+8% r/r) oraz 29,2 mld tkm (+9% r/r). Udział PKP CARGO S.A. w przewozach Grupy stanowił 89,6% po względem masy towarowej i 94,3% w pracy przewozowej.

Na uzyskane wyniki wpływ miał wzrost przewozów na terenie Polski, które zrealizowano w wysokości 107,4 mln ton (+9% r/r)⁸⁵ masy towarowej oraz 28,3 mld tkm (+9% r/r) pracy przewozowej, utrzymanie wolumenu masy towarów przetransportowanej poza granicami kraju na poziomie zbliżonym do wykonania 2016 r., tj. w wysokości 17,6 mln ton (-0,3% r/r) oraz zwiększenie pracy przewozowej wykonanej zagranicą do poziomu 2,7 mld tkm (+11% r/r) w wyniku wydłużenia średniej odległości przewozu zagranicznego do 154 km (tj. o 16 km r/r). W 2017 r. spółki z Grupy AWT przewiozły masę towarową równą 12,1 mln ton (-9% r/r) oraz wykonały pracę przewozową w wysokości 1,7 mld tkm (+4% r/r), co odbyło się przy wzroście średniej odległości przewozu o 14% 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.

⁸⁵ Przewozy na terenie Polski zawierają część masy towarowej, która została przewieziona przez PKP CARGO S.A. również poza granicami Polski – za 12 miesięcy 2017 r. przewieziono 4,7 mln ton, tj. wzrost o 47% r/r.



Podstawowym rodzajem towarów przewożonych przez Grupę PKP CARGO były paliwa stałe, wśród których węgiel kamienny pozostawał towarem dominującym. Przewozy paliw stałych stanowiły 48% przetransportowanego wolumenu towarów oraz 37% pracy przewozowej wykonanej przez Grupę w 2017 r. (w tym przewozy PKP CARGO S.A. stanowiły odpowiednio 47% oraz 38%). W tym samym okresie przewozy paliw stałych były niższe o 3% r/r w ujęciu przewiezionej masy oraz o 8% r/r w ujęciu zrealizowanej pracy przewozowej, a Jednostki dominującej odpowiednio o 2% r/r i 7% r/r. W przewozach węgla kamiennego za 2017 r. nastąpił spadek przewiezionej masy o 4% r/r oraz spadek wykonanej pracy przewozowej o 8% r/r, przy spadku odległości o 5% r/r, wynikającym głównie ze zwiększenia udziału przewozów w eksporcie przez południową granicę Polski (krótsza odległość przewozu) kosztem przewozów w eksporcie przez polskie porty morskie (wysoka odległość przewozu). W transporcie węgla kamiennego na terytorium Polski odnotowano wzrost o 1% r/r pod względem przewiezionej masy, przy obniżeniu o 7% r/r wielkości wykonanej pracy przewozowej, do czego przyczyniło się skrócenie średniej odległości przewozu o 7% r/r (głównie w związku ze zmniejszeniem udziału eksportu morskiego). Wzrost wolumenu przewozów w 2017 r. wynikał m.in. z pozyskania zleceń transportowych do jednej z większych elektrowni na północy kraju, w eksporcie do Czech oraz na Słowację i Ukrainę, a także w imporcie z Rosji. Wzrost ten odbył się pomimo zmniejszonej produkcji węgla kamiennego w Polsce (-7% r/r), niższej jego sprzedaży (-9% r/r)⁸⁶ oraz zmniejszonego o 2% r/r⁸⁷ poziomu produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na tym surowcu. Według informacji spółek węglowych uchwały antysmogowe przyjęte w województwach małopolskim i śląskim wyeliminowały z rynku ok. 2 mln ton gatunków węgla niespełniających wymagań jakościowych. Polscy producenci zmieniają strukturę swojej produkcji, jednak nie są w stanie w krótkim czasie dostarczyć na rynek pożądanej ilości produktów o parametrach wymaganych przez uchwały antysmogowe, stąd m.in. rosnący import należytych gatunków (w 2017 r. import węgla kamiennego do Polski wzrósł o 73,5% r/r)⁸⁸. W przewozach węgla kamiennego poza granicami Polski nastąpił spadek przewiezionej masy o 27% r/r oraz wykonanej pracy przewozowej o 29% 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 ujęciu masy zmniejszyły się w 2017 r. o 3% r/r, a zrealizowana praca przewozowa była niższa o 8 r/r. Spadek przewozów koksu na terenie Polski o 9% r/r został częściowo zrekomensowany wzrostem przewozów koksu przez spółki z Grupy AWT (+12% r/r) w wyniku pozyskania przez Grupę PKP CARGO od konkurencyjnego przewoźnika dostaw tego surowca w eksporcie z Polski do Rumunii. Wpływ na spadek przewozów tego towaru miało przesunięcie części przewozów z transportu konwencjonalnego na intermodalny

⁸⁶ polskirynekwegla.pl - dane za 12 miesięcy 2017 r.

⁸⁷ pse.pl

⁸⁸ Eurostat

w związku z rosnącym zainteresowaniem klientów przewozami tego towaru w kontenerach oraz zmniejszenie przewozów eksportowych koksu z powodu zmiany kierunku zaopatrzenia przez jednego z odbiorców zagranicznych.

Przewozy paliw stałych w IV kwartale 2017 r. były niższe o 8% r/r w ujęciu przewiezionej masy, natomiast pod względem zrealizowanej pracy przewozowej były niższe o 12% r/r (w przypadku Jednostki dominującej odpowiednio o 8% i 11%). Główny wpływ na ten spadek miały mniejsze przewozy węgla kamiennego wewnątrz kraju o 10% r/r oraz w eksporcie o 40% r/r (oba w ujęciu masy towarowej) związane głównie z mniejszą podażą tego surowca ze strony polskich kopalń (wydobycie węgla w IV kwartale 2017 r. wyniosło 16,6 mln ton, tj. było niższe o 9,7% r/r, a sprzedaż wyniosła 17,0 mln ton, tj. była niższa o 10,4% r/r).

Drugą największą grupę towarów przewożonych przez Grupę PKP CARGO w 2017 r. stanowiły kruszywa i materiały budowlane z 19% udziałem w całkowitej pracy przewozowej (16% w 2016 r.). W transporcie kruszyw i materiałów budowlanych w 2017 r. odnotowano w Grupie wzrost o 22% r/r pod względem przewiezionej masy oraz o 27% r/r pod względem zrealizowanej pracy przewozowej, a w PKP CARGO S.A. odpowiednio o 24% r/r i 28% r/r. Wzrost przewozów w tym segmencie jest związany z intensyfikacją realizacji w Polsce inwestycji drogowych (m.in. na budowę A1, S6, S8, S10, S11) 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 kruszywa 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 2017 r. miało również pozyskanie przewozów kruszyw od konkurencyjnego przewoźnika oraz wzrost importu z Ukrainy i Białorusi. Ponadto na wzrost przewozów Grupy PKP CARGO wpływ miała skuteczna akwizycja kontraktów przeprowadzona w ubiegłym roku dzięki stosowaniu elastycznej polityki cenowej i reagowaniu na kontroferty składane przez konkurencję.

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 w 2017 r. wyniósł 13% (12% w 2016 r.), a przewozy Jednostki dominującej stanowiły 98% pracy przewozowej Grupy w tym obszarze. W tym segmencie odnotowano wzrost przewiezionej masy o 15% r/r oraz zrealizowanej pracy przewozowej o 17% 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 w 2017 r. o 5,3% r/r wg danych World Steel Association), 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 2017 r. miało także zwiększenie produkcji stali w Polsce do poziomu 10,3 mln ton (wzrost o 14,8% r/r)⁸⁹. Jest to częściowo wynik niskiej bazy porównawczej, gdyż w 2016 r. trwał remont wielkiego pieca hutniczego w Krakowie oraz remont linii ciągłego odlewania stali w Zawierciu. Dodatkowo, na skutek aktywnie prowadzonej polityki handlowej pozyskano przewozy metali od konkurencyjnego przewoźnika m.in. w eksporcie na Węgry i do Włoch.

Grupa PKP CARGO pozostaje liderem w przewozach intermodalnych w Polsce, stanowiących istotny element strategii jej rozwoju.

W 2017 r. zrealizowany przez Grupę transport jednostek intermodalnych wzrósł pod względem masy przewiezionych kontenerów o 17% r/r, natomiast wykonana praca przewozowa wzrosła o 31% r/r, do czego przyczynił się wzrost średniej odległości przewozu o 11% r/r. Przewozy intermodalne Jednostki dominującej stanowiły 95% pracy przewozowej i 90% masy towarowej w tym obszarze. Wzrost przewozów intermodalnych wynika w głównej mierze z rozwoju połączeń tranzytowych i obsługi połączeń towarowych w relacji Chiny-Europa-Chiny w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku” (w przewozach do i z Chin udział przewozów kontenerów drogą lądową wyniósł 24% w 2017 r. wobec 16% w 2016 r.) oraz większego udziału przewozów w kontenerach towarów głównie przewożonych w sposób konwencjonalny (np. koks, zboże, 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 2017 r. o 15,6% r/r⁹⁰). 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 11% r/r.

W przewozach produktów chemicznych w 2017 r. odnotowano wzrost przewiezionej masy o 11% r/r oraz zrealizowanej pracy przewozowej o 14% r/r, do której przyczynił się wzrost średniej odległości przewozu o 3% r/r. Przewozy Jednostki dominującej stanowiły 92% pracy przewozowej i 92% masy towarowej w tym obszarze. W związku z wprowadzeniem zmian legislacyjnych likwidujących szarą strefę w gospodarce, PKP CARGO S.A. pozyskało w 2017 r. dodatkowe przewozy węglowodorów ze wschodu w imporcie oraz w tranzycie, a także nastąpił wzrost przewozów przez porty morskie. Ponadto, PKP CARGO S.A. przejęło przewozy RSM (roztwór saletrzano-mocznikowy) od konkurencyjnego przewoźnika, a także zwiększyło realizację

⁸⁹ worldsteel.org

⁹⁰ GUS - Biuletyn Statystyczny Nr 12/2017

przewozów krajowych i importowych nawozów dla krajowych producentów (wzrost produkcji nawozów azotowych w 2017 r. wyniósł 4,9% r/r)⁹¹.

W przewozach paliw płynnych według danych w 2017 r. odnotowano wzrost przewiezianej masy o 49% r/r (przewozy Jednostki dominującej stanowiły 91% masy towarowej) oraz zrealizowanej pracy przewozowej o 23% r/r (przewozy Jednostki dominującej stanowiły 80% pracy przewozowej), przy spadku średniej odległości przewozu o 18% r/r (spadek odległości przewozów importowych realizowanych na terenie Polski o 47% r/r w związku ze zwiększeniem udziału przewozów w imporcie z Białorusi oraz Litwy realizowanych na krótkie odległości). Wzrost przewozów tej grupy produktowej wynika głównie z ograniczenia tzw. „szarej strefy” w obrocie paliwami płynnymi wskutek wdrożonych w II połowie 2016 r. przepisów (tzw. „pakiet paliwowy”) i skuteczniejszej egzekucji prawa. W gospodarce Polski wzrosło zapotrzebowanie na paliwa przewożone transportem kolejowym. Grupa PKP CARGO pozyskała i obsługuje większość z wolumenów, które w związku z powyższym pojawiły się na rynku (dodatkowe przewozy importowe przez porty i wschodnie przejścia graniczne). W ujęciu zrealizowanej pracy przewozowej zanotowano następujące wzrosty w kolejnych kwartałach: 10% r/r w I kwartale 2017 r., 25% r/r w II kwartale, 43% r/r w III kwartale oraz 14% r/r w IV kwartale 2017 r. Na wielkość pracy przewozowej miała wpływ również zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta PKP CARGO S.A. (realizacja podwykonawstwa dla konkurencyjnego przewoźnika w związku z brakiem możliwości zapewnienia przez niego całkowitej realizacji przewozów własnymi zasobami).



W przewozach drewna i produktów rolnych w okresie 12 miesięcy 2017 r. pod względem przewiezianej masy zanotowano wzrost o 4% r/r, natomiast wykonana praca przewozowa wzrosła o 14% r/r, do czego przyczynił się wzrost średniej odległości przewozu o 10% r/r. Przewozy Jednostki dominującej stanowiły 79% pracy przewozowej i 84% masy towarowej w tym obszarze. Główną przyczyną wzrostu zrealizowanej pracy przewozowej w tym segmencie były większe przewozy zboża oraz produktów rolnych zarówno na terenie Polski (wzrost udziału przewozów na odległości powyżej 400 km: zboż w eksporcie morskim oraz rzepaku w przewozach krajowych), jak i poza terenem Polski (przez spółki z Grupy AWT).

W przewozach pozostałych towarów przewożonych przez Grupę PKP CARGO w 2017 r. nastąpił wzrost masy o 27% r/r oraz zrealizowanej pracy przewozowej o 24% r/r. Wzrost przewozów tej grupy produktowej związany jest z realizacją przez PKP CARGO S.A. przewozów dla armii amerykańskiej w ramach przemieszczania do Europy wojsk NATO, pozyskaniem przewozów samochodów z/do Włoch oraz realizacją krajowych przewozów artykułów z betonu i prefabrykatów oraz gliny z Ukrainy.

⁹¹ GUS - Biuletyn Statystyczny Nr 12/2017

Tabela 6 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017/2016		IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2017/ IV kw. 2016	
	(mln tkm)				%		(mln tkm)				%	
Paliwa stałe ¹	11 514	12 542	13 593	12 181	-1 027	-8%	2 923	3 339	3 926	3 307	-416	-12%
z czego węgiel kamienny	10 154	11 070	12 387	10 757	-916	-8%	2 589	2 971	3 629	2 938	-383	-13%
Kruszywa i materiały budowlane ²	5 882	4 636	5 261	6 142	1 246	27%	1 644	1 368	1 256	1 609	277	20%
Metale i rudy ³	3 986	3 401	3 709	3 650	585	17%	996	819	991	868	177	22%
Produkty chemiczne ⁴	2 353	2 072	2 013	1 903	281	14%	580	524	483	497	56	11%
Paliwa płynne ⁵	1 340	1 091	839	781	249	23%	309	272	255	210	38	14%
Drewno i płody rolne ⁶	1 744	1 533	1 629	1 694	211	14%	486	469	436	394	17	4%
Przewozy intermodalne	3 235	2 474	2 031	1 832	762	31%	889	721	593	451	168	23%
Pozostałe ⁷	956	774	764	764	183	24%	248	196	207	189	53	27%
Razem	31 010	28 521	29 839	28 947	2 490	9%	8 076	7 707	8 148	7 525	368	5%

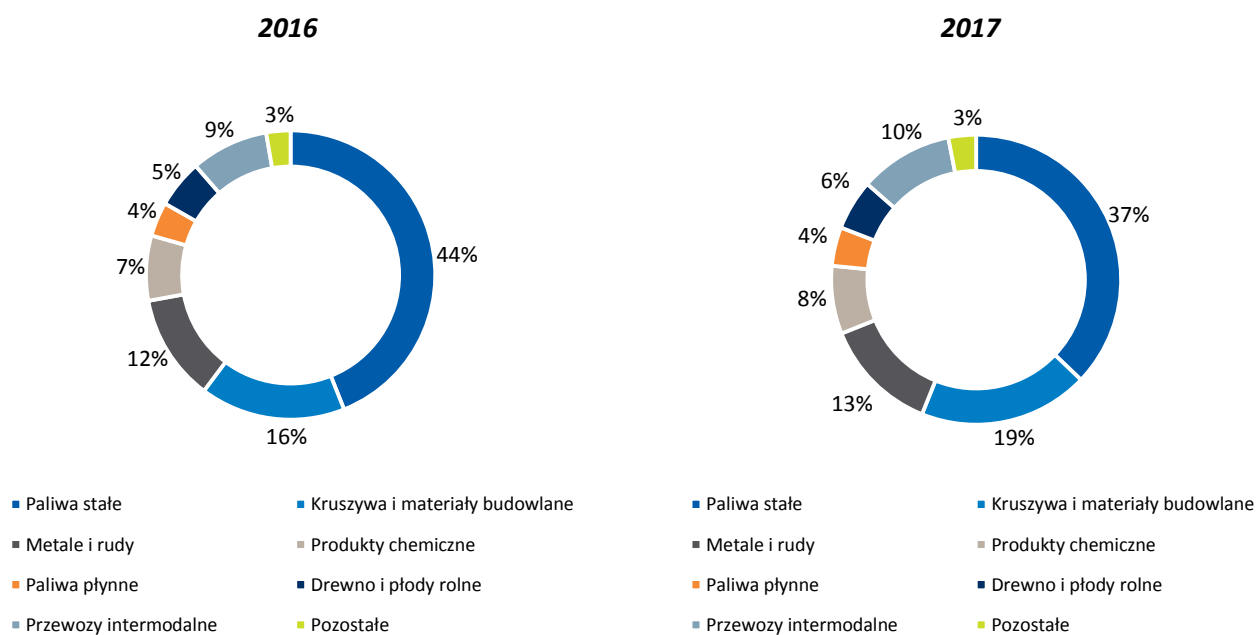
Źródło: Opracowanie własne

Tabela 7 Praca przewozowa PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017/2016		IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2017/ IV kw. 2016	
	(mln tkm)				%		(mln tkm)				%	
Paliwa stałe ¹	11 052	11 911	13 059	12 025	-859	-7%	2 834	3 185	3 664	3 283	-351	-11%
z czego węgiel kamienny	9 864	10 605	11 967	10 601	-741	-7%	2 527	2 864	3 423	2 914	-337	-12%
Kruszywa i materiały budowlane ²	5 832	4 555	5 216	6 123	1 277	28%	1 629	1 343	1 240	1 607	286	21%
Metale i rudy ³	3 892	3 333	3 654	3 650	559	17%	967	799	965	868	169	21%
Produkty chemiczne ⁴	2 175	1 936	1 963	1 903	239	12%	527	493	460	497	34	7%
Paliwa płynne ⁵	1 068	885	743	781	183	21%	252	205	210	210	47	23%
Drewno i płody rolne ⁶	1 384	1 312	1 483	1 694	73	6%	401	374	364	394	27	7%
Przewozy intermodalne	3 079	2 316	1 928	1 832	764	33%	831	703	537	451	129	18%
Pozostałe ⁷	761	589	673	764	172	29%	204	150	164	189	54	36%
Razem	29 244	26 836	28 720	28 772	2 408	9%	7 646	7 252	7 603	7 499	393	5%

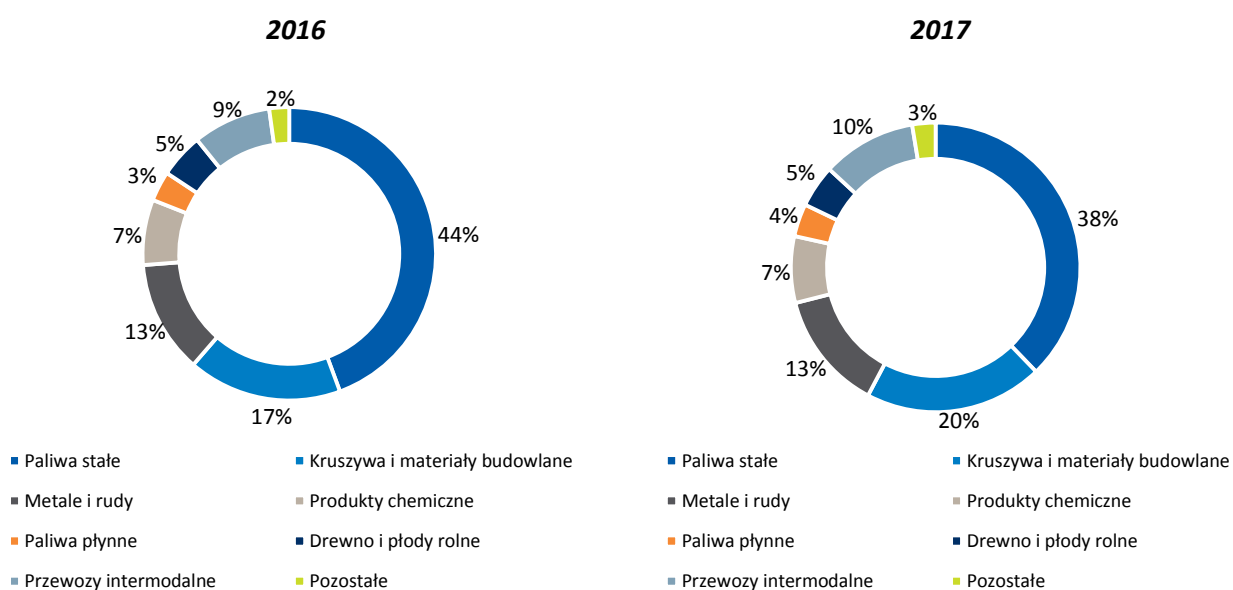
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Struktura pracy przewozowej Grupy PKP CARGO w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 22 Struktura pracy przewozowej PKP CARGO S.A. w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 8 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017/2016		IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2017/ IV kw. 2016	
	(tys. ton)				%		(tys. ton)				%	
Paliwa stałe ¹	57 679	59 768	63 285	56 919	-2 089	-3%	14 795	16 078	18 726	16 150	-1 283	-8%
z czego węgiel kamienny	51 755	53 690	57 847	51 976	-1 936	-4%	13 223	14 520	17 182	14 854	-1 297	-9%
Kruszywa i materiały budowlane ²	22 161	18 173	19 898	21 526	3 988	22%	6 252	5 464	5 008	5 647	789	14%
Metale i rudy ³	12 981	11 266	12 311	12 293	1 715	15%	3 278	2 988	2 993	2 932	289	10%
Produkty chemiczne ⁴	6 974	6 295	5 846	5 961	679	11%	1 777	1 603	1 428	1 491	174	11%
Paliwa płynne ⁵	4 534	3 042	3 001	2 692	1 492	49%	951	843	870	759	108	13%
Drewno i płody rolne ⁶	4 485	4 331	4 673	4 709	154	4%	1 292	1 207	1 247	1 187	85	7%
Przewozy intermodalne	7 605	6 473	5 173	4 536	1 132	17%	2 017	1 853	1 549	1 113	164	9%
Pozostałe ⁷	2 728	2 147	2 070	2 072	581	27%	729	571	554	513	158	28%
Razem	119 147	111 495	116 257	110 706	7 652	7%	31 092	30 607	32 375	29 792	485	2%

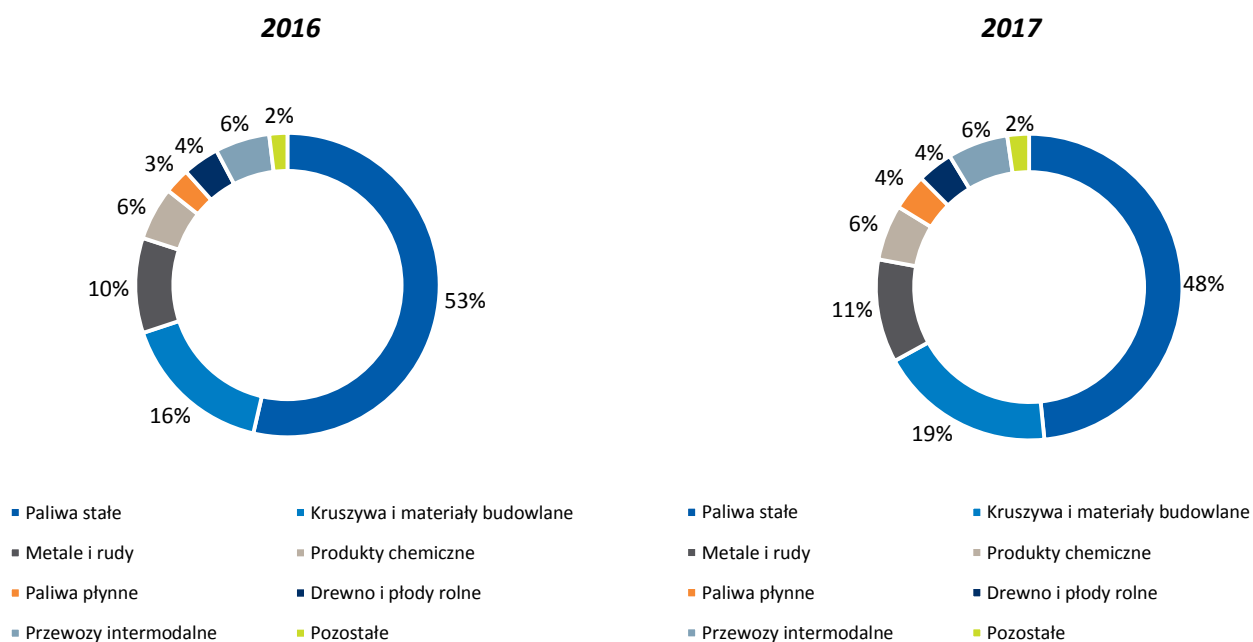
Źródło: Opracowanie własne

Tabela 9 Masa towarowa PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017/2016		IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2017/ IV kw. 2016	
	(tys. ton)				%		(tys. ton)				%	
Paliwa stałe ¹	50 527	51 375	57 491	56 237	-848	-2%	12 859	13 989	16 127	15 967	-1 131	-8%
z czego węgiel kamienny	46 675	47 130	53 232	51 294	-455	-1%	11 835	12 929	15 130	14 670	-1 094	-8%
Kruszywa i materiały budowlane ²	20 307	16 433	18 706	21 221	3 874	24%	5 596	4 933	4 464	5 610	664	13%
Metale i rudy ³	12 578	11 104	12 148	12 293	1 475	13%	3 129	2 944	2 916	2 932	186	6%
Produkty chemiczne ⁴	6 391	5 749	5 581	5 961	642	11%	1 612	1 477	1 306	1 491	135	9%
Paliwa płynne ⁵	4 121	2 743	2 725	2 692	1 378	50%	893	731	741	759	162	22%
Drewno i płody rolne ⁶	3 785	3 862	4 321	4 709	-77	-2%	1 118	1 028	1 071	1 187	90	9%
Przewozy intermodalne	6 826	5 622	4 671	4 536	1 204	21%	1 808	1 651	1 312	1 113	158	10%
Pozostałe ⁷	2 292	1 714	1 857	2 072	578	34%	623	463	460	513	159	34%
Razem	106 827	98 602	107 499	109 720	8 225	8%	27 638	27 216	28 397	29 571	422	2%

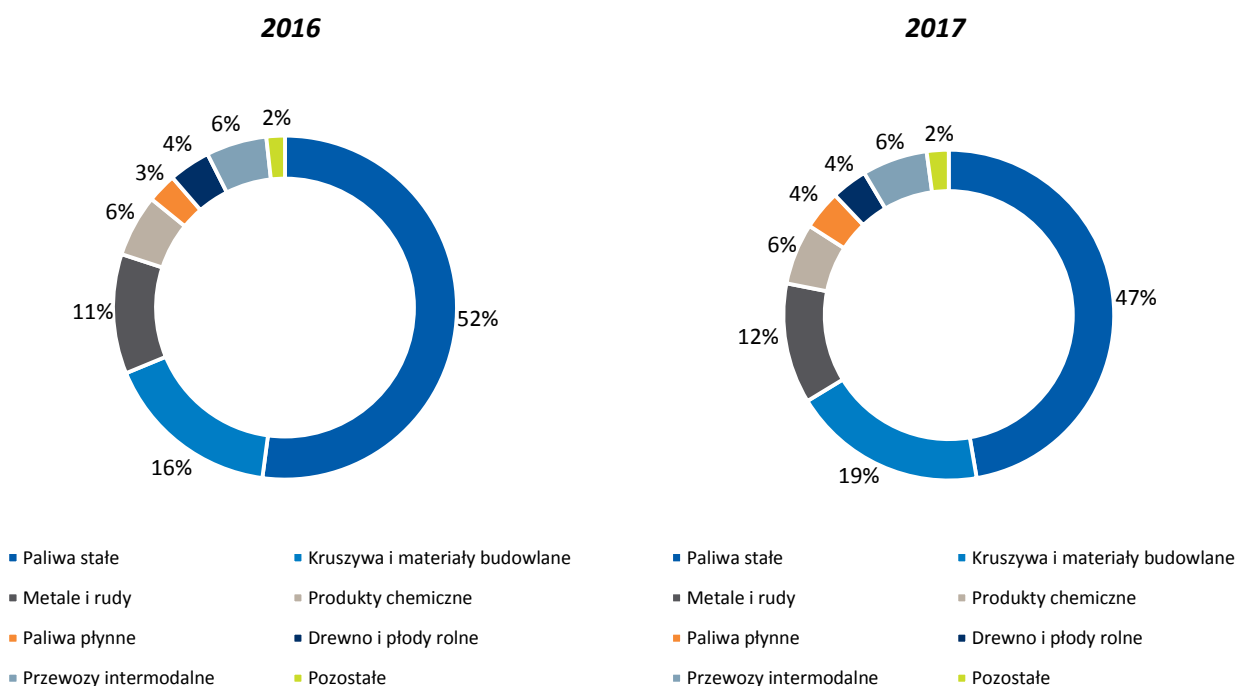
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 23 Struktura masy towarowej Grupy PKP CARGO w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 24 Struktura masy towarowej PKP CARGO S.A. w podziale na grupy towarowe w 2016 r. i 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 10 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017/2016		IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2017/IV kw. 2016	
	km				%		km				%	
Paliwa stałe ¹	200	210	215	214	-10	-5%	198	208	210	206	-10	-5%
z czego węgiel kamienny	196	206	214	207	-10	-5%	196	205	211	199	-9	-4%
Kruszywa i materiały budowlane ²	265	255	264	289	10	4%	263	250	251	286	13	5%
Metale i rudy ³	307	302	301	297	5	2%	304	274	331	296	30	11%
Produkty chemiczne ⁴	337	329	344	319	8	3%	326	327	338	333	-1	0%
Paliwa płynne ⁵	295	359	280	290	-63	-18%	325	322	293	276	3	1%
Drewno i płody rolne ⁶	389	354	348	360	35	10%	376	389	350	332	-12	-3%
Przewozy intermodalne	425	382	393	404	43	11%	440	389	383	406	51	13%
Pozostałe ⁷	350	360	369	369	-10	-3%	341	343	373	368	-2	-1%
Razem	260	256	257	262	4	2%	260	252	252	254	8	3%

Tabela 11 Średnia odległość przewozów PKP CARGO S.A. w latach 2014 - 2017 oraz w IV kwartale lat 2014 - 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017/2016		IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2015	IV kw. 2014	Zmiana IV kw.2017/IV kw. 2016	
	km				%		km				%	
Paliwa stałe ¹	219	232	227	214	-13	-6%	220	228	227	206	-7	-3%
z czego węgiel kamienny	211	225	225	207	-14	-6%	214	222	226	199	-8	-4%
Kruszywa i materiały budowlane ²	287	277	279	289	10	4%	291	272	278	286	19	7%
Metale i rudy ³	309	300	301	297	9	3%	309	271	331	296	38	14%
Produkty chemiczne ⁴	340	337	352	319	4	1%	327	334	352	333	-7	-2%
Paliwa płynne ⁵	259	323	273	290	-64	-20%	282	280	284	276	2	1%
Drewno i płody rolne ⁶	366	340	343	360	26	8%	359	364	340	332	-5	-1%
Przewozy intermodalne	451	412	413	404	39	10%	460	426	409	406	34	8%
Pozostałe ⁷	332	344	362	369	-12	-3%	328	324	357	368	4	1%
Razem	274	272	267	262	2	1%	277	266	268	254	10	4%

Źródło: Opracowanie własne

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

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

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

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

⁷ Uwzględnia transport promowy i pozostałe przewozy towarowe.

Z punktu widzenia kierunków, w których realizowane były przewozy Grupy PKP CARGO, dominujące były przewozy wewnątrz Polski stanowiące 91% wykonanej pracy przewozowej w trakcie 12 miesięcy 2017 r. W porównaniu z 12 miesiącami 2016 r. udział wykonanej pracy przewozowej poza terytorium Polski wzrósł o 0,2 p.p., co potwierdza systematyczny rozwój Grupy PKP CARGO na rynkach zagranicznych.

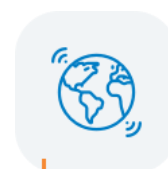
Przewozy PKP CARGO S.A. realizowane na terytorium Polski stanowiły 96% zrealizowanej pracy przewozowej Spółki w 2017 r. (97% w 2016 r.).

W porównaniu z 2016 r. Spółka wypracowała istotny wzrost przewiezionej masy oraz wykonanej pracy przewozowej poza terytorium Polski odpowiednio o 26% i 25% r/r, co wskazuje na rozwój przewozów poza granicami Polski.

4.3 Pozostałe usługi

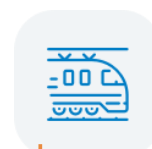
Podstawową działalnością Spółki i Grupy jest transport kolejowy towarów. Oprócz usług transportu kolejowego towarów Grupa oferuje usługi dodatkowe:

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



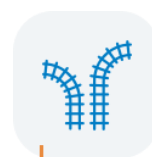
USŁUGI
SPEDYCYJNE

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 TRAKCYJNE
ORAZ WYNAJMU
LOKOMOTYW

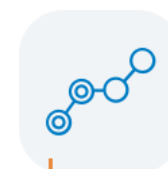
Usługi kompleksowej obsługi bocznic, obejmujące m. in. formowanie pociągów, usługi manewrowe, zarządzanie ruchem kolejowym na bocznicach, załadunek i rozładunek, zarządzanie magazynami oraz konserwację i bieżące utrzymanie infrastruktury punktowej. Głównymi podmiotami świadczącymi wymienione usługi są 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
KOMPLEKSOWEJ
OBSŁUGI BOCZNIC

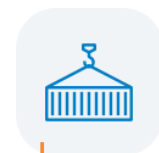
Usługi przeładunku - Grupa PKP CARGO działalność przeładunkową rozwija w oparciu o terminale przeładunkowe konwencjonalne i intermodalne należące do

- 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.,
- AWT a.s.;



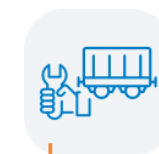
USŁUGI
PRZEŁADUNKU

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”;



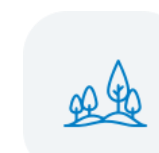
USŁUGI
LOGISTYKI
INTERMODALNEJ

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 poprzemysłowych (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

Zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupa PKP CARGO, nie wyróżniają segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiadają jeden główny produkt, któremu przypisane są wszystkie istotne świadczone usługi. Prowadzą działalność w ramach jednego głównego segmentu - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Zarząd Jednostki dominującej analizuje dane finansowe w układzie w jakim zostały zaprezentowane w **Jednostkowym i Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym**. W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi związane z remontami taboru oraz usługi rekultywacyjne, jednakże nie są one istotne z punktu widzenia działalności Grupy i nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne.

4.4 Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia

Główni odbiorcy

PKP CARGO S.A. działa w jednym głównym obszarze geograficznym – Polsce, będącym krajem siedziby Spółki. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych poza Polską w 2017 r. i 2016 r. nie przekroczyła 13% całkowitych przychodów ze sprzedaży. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekracza 5% przychodów ze sprzedaży usług.

W okresie zakończonym 31 grudnia 2017 r. udział sprzedaży do Grupy Arcelor Mittal wyniósł 13,8% sumy przychodów ze sprzedaży usług Spółki, natomiast w okresie zakończonym 31 grudnia 2016 r. udział ten wyniósł 12,8%.

W okresie zakończonym 31 grudnia 2017 r. udział sprzedaży do PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. wyniósł 14,1% sumy przychodów ze sprzedaży usług Spółki, natomiast w okresie zakończonym 31 grudnia 2016 r. udział ten wyniósł 12,9%.

Grupa PKP CARGO, podobnie jak Jednostka dominująca, działa w jednym głównym obszarze geograficznym – Polsce.

W okresie zakończonym 31 grudnia 2017 r. suma przychodów osiągniętych od kontrahentów czeskich wyniosła ok. 13% całkowitych przychodów ze sprzedaży usług Grupy, przy prawie 16% udziale w analogicznym okresie roku poprzedniego.

W okresie zakończonym 31 grudnia 2017 r. udział sprzedaży do Grupy Arcelor Mittal wyniósł 11,0% sumy przychodów ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych Grupy.

Przychody Grupy uzyskiwane od klientów zewnętrznych w przekroju obszarów geograficznych przedstawia **Nota 5 SSF**, natomiast przychody Spółki – **Nota 4 JSF**.

Główni dostawcy

Zarówno Grupa PKP CARGO, jak i Jednostka dominująca, działając na rynku przewozowym uzależniona jest od największego dostawcy usług dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK). Jest to dostawca krajowy udostępniający przeważającą część infrastruktury kolejowej w Polsce, zgodnie z cennikiem zatwierdzanym corocznie przez Prezesa UTK. Infrastruktura ta udostępniana jest odpłatnie na takich samych zasadach wszystkim przewoźnikom wykonującym przewozy kolejowe zarówno rzeczy jak i osób. PKP PLK świadczy dla Grupy PKP CARGO usługi, które obejmują zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej oraz usługi udostępniania urządzeń sieci trakcyjnej, kierowania i prowadzenia ruchu i dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Udział PKP PLK w kosztach zaopatrzenia (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia surowców i materiałów) wyniósł w 2017 r. w PKP CARGO S.A. 36,5%, natomiast w Grupie 27,3%.

Ponadto głównym dostawcą Grupy w zakresie paliwa trakcyjnego i energii trakcyjnej jest PKP Energetyka S.A. Dostawca ten specjalizuje się w sprzedaży i dostarczaniu energii elektrycznej, sprzedaży paliw płynnych, a także w dostarczaniu usług elektroenergetycznych. Udział PKP Energetyka S.A. w kosztach zaopatrzenia (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia materiałów i energii) wyniósł w 2017 r. w PKP CARGO S.A. 24,0%, natomiast w Grupie 17,9%.

4.5 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 2014-2017.

Tabela 12 Zatrudnienie w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2017
	31/12/2017	30/09/2017	31/12/2016		
Grupa PKP CARGO	23 253	23 239	23 144	109	14
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>17 043</i>	<i>17 031</i>	<i>17 429</i>	<i>-386</i>	<i>12</i>

Źródło: Opracowanie własne

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

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

Źródło: Opracowanie własne

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

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

Źródło: Opracowanie własne

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

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

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 16 Przeciętne zatrudnienie w etatach w okresie 12 miesięcy 2014-2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w etatach				Zmiana 2017-2016
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2017	2016	2015	2014	
Grupa PKP CARGO	23 278	23 441	24 375	26 185	-163
w tym: PKP CARGO S.A.	17 177	17 698	18 484	22 010	-521

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 17 Przeciętne zatrudnienie w osobach w okresie 12 miesięcy 2014-2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w osobach				Zmiana 2017-2016
	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	12 miesięcy	
	2017	2016	2015	2014	
Grupa PKP CARGO	23 305	23 465	24 407	26 215	-160
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>17 182</i>	<i>17 702</i>	<i>18 486</i>	<i>22 012</i>	<i>-520</i>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 18 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2017 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2017
	31/12/2017	30/09/2017	31/12/2016		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 281	5 304	5 272	9	-23
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>3 805</i>	<i>3 804</i>	<i>3 825</i>	<i>-20</i>	<i>1</i>
Stanowiska robotnicze - Grupa	17 972	17 935	17 872	100	37
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>13 238</i>	<i>13 227</i>	<i>13 604</i>	<i>-366</i>	<i>11</i>
Razem	23 253	23 239	23 144	109	14
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>17 043</i>	<i>17 031</i>	<i>17 429</i>	<i>-386</i>	<i>12</i>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 19 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2016 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2016
	31/12/2016	30/09/2016	31/12/2015		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 272	5 263	5 324	-52	9
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>3 825</i>	<i>3 833</i>	<i>3 863</i>	<i>-38</i>	<i>-8</i>
Stanowiska robotnicze - Grupa	17 872	18 029	18 481	-609	-157
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>13 604</i>	<i>13 736</i>	<i>14 116</i>	<i>-512</i>	<i>-132</i>
Razem	23 144	23 292	23 805	-661	-148
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	<i>17 429</i>	<i>17 569</i>	<i>17 979</i>	<i>-550</i>	<i>-140</i>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 20 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2015 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2015
	31/12/2015	30/09/2015	31/12/2014		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 324	5 284	5 349	-25	40
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	3 863	3 819	4 462	-599	44
Stanowiska robotnicze - Grupa	18 481	18 350	19 611	-1 130	131
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	14 116	14 000	16 368	-2 252	116
Razem	23 805	23 634	24 960	-1 155	171
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	17 979	17 819	20 830	-2 851	160

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 21 Zmiana w strukturze zatrudnienia w okresie 12 miesięcy oraz IV kwartału 2014 r. w Grupie PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. (dotyczy pracowników czynnych)

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:			Zmiana od początku roku	Zmiana w IV kw. 2014
	31/12/2014	30/09/2014	31/12/2013		
Stanowiska nierobotnicze - Grupa	5 349	5 464	5 566	-217	-115
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	4 462	4 577	4 706	-244	-115
Stanowiska robotnicze - Grupa	19 611	20 626	20 987	-1 376	-1 015
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	16 368	17 293	17 774	-1 406	-925
Razem	24 960	26 090	26 553	-1 593	-1 130
<i>w tym: PKP CARGO S.A.</i>	20 830	21 870	22 480	-1 650	-1 040

Źródło: Opracowanie własne

Porównując okres roku 2017 do roku 2016, można zaobserwować spadek przeciętnego zatrudnienia w Grupie PKP CARGO o 163 etaty (w samej spółce PKP CARGO S.A. o 521 etatów) – wynika to bezpośrednio z rozwiązywania umów o pracę z naturalnych przyczyn, głównie w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych lub rentowych.

4.6 Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO

4.6.1 Nakłady inwestycyjne

PKP CARGO S.A.

Spółka poniosła w 2017 r. nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych, wartości niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe P3) w wysokości 511,2 mln zł, tj. więcej o 14,7% w stosunku do wykonania 2016 r.

W w/w nakładach w 2017 roku Spółka poniosła nakłady inwestycyjne poza granicami kraju w rzeczowe aktywa trwałe w wysokości 53,0 mln zł dotyczące zakupu lokomotyw wielosystemowych.

Największa część nakładów inwestycyjnych w 2017 r. w Spółce została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (ilość napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), zakup lokomotyw wielosystemowych (3 szt.), modernizację lokomotyw (16 szt.) oraz zakup używanych wagonów węglarek serii EAOS (89 szt.) - łącznie 486,4 mln zł

(tj. 95,1 % nakładów inwestycyjnych). Ponadto Spółka poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym oraz teleinformatycznym oraz wartościami niematerialnymi (oprogramowaniem) na poziomie 14,5 mln zł (głównie na wdrożenie systemów informatycznych oraz zakup komputerów, serwerów, telefonów GSM i urządzeń VoIP), na budownictwo inwestycyjne na poziomie 5,5 mln zł tj. budowę i modernizację budynków, głównie zaplecza warsztatowe oraz budowę i modernizację sieci wodociągowych i kanalizacyjnych, budowę kotłowni oraz zakupy maszyn i urządzeń, wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 4,8 mln zł.

Tabela 22 Nakłady inwestycyjne w PKP CARGO S.A. w latach 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Zmiana
					2017 - 2016	%
Budownictwo inwestycyjne	5 551	4 528	19 870	11 135	1 023	22,6%
Zakupy pojazdów trakcyjnych	53 049	199 417	-	-	-146 368	-73,4%
Modernizacje lokomotyw	64 157	35 375	69 642	48 242	28 782	81,4%
Zakupy wagonów	12 460	-	20 063	57 224	12 460	-
Maszyzny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	4 292	2 827	6 051	5 900	1 465	51,8%
Teleinformatyzacja	14 507	16 477	32 294	20 615	-1 970	-12,0%
Pozostałe	513	2 207	5 473	2 673	-1 694	-76,8%
Komponenty w remontach:	356 697	184 981	283 609	433 203	171 716	92,8%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	76 533	45 001	137 824	125 198	31 532	70,1%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	280 164	139 980	145 785	308 005	140 184	100,1%
Razem	511 226	445 812	437 002	578 992	65 414	14,7%

Źródło: Opracowanie własne

Struktura finansowania nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne kształtowała się następująco 297,8 mln zł ze środków własnych oraz 213,4 mln zł ze środków z kredytu.

Ogółem uruchomiono linie kredytowe na łączną wartość 213,4 mln zł, w tym na zakup lokomotyw wielosystemowych na poziomie 51,4 mln zł.

Grupa PKP CARGO

Grupa poniosła w 2017 r. nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe P3), a także wartości niematerialnych w wysokości 562,0 mln zł, tj. więcej o 5,5% w stosunku do wykonania 2016 r.

W w/w nakładach w 2017 r. Grupa poniosła nakłady inwestycyjne poza granicami kraju w rzeczowe aktywa trwałe głównie na zakup lokomotyw wielosystemowych.

Większość nakładów inwestycyjnych w 2017 r. w Grupie została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (ilość napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), na zakup oraz modernizację lokomotyw i wagonów - łącznie 493,6 mln zł (tj. 87,8 % nakładów inwestycyjnych). Ponadto Grupa poniosła nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym oraz teleinformatycznym oraz wartościami niematerialnymi (oprogramowaniem) na poziomie 16,3 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 32,1 mln zł głównie na modernizację terminali kontenerowych oraz budynków, w tym budynków zaplecza warsztatowego jak również na budowę i modernizację sieci wodociągowych i kanalizacyjnych, budowę kotłowni, remonty torów oraz placów składowych a także zakupy i modernizację maszyn, urządzeń oraz narzędzi dotyczących wyposażenia terminali kontenerowych oraz zaplecza warsztatowego na poziomie 17,6 mln zł, zakupy sprzętu biurowego i samochodów na poziomie 2,4 mln zł.

Tabela 23 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w latach 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana 2017 - 2016	Zmiana %
Budownictwo inwestycyjne	32 101	19 079	28 084	18 130	13 022	68,3%
Zakupy pojazdów trakcyjnych	53 049	200 188	-	-	-147 139	-73,5%
Modernizacje lokomotyw	67 010	40 470	70 400	48 544	26 540	65,6%
Zakupy wagonów	13 260	-	20 063	57 301	13 260	-
Modernizacje wagonów	1 670	3 606	1 624	-	-1 936	-53,7%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	17 617	14 416	12 170	9 469	3 201	22,2%
Teleinformatyzacja	16 260	20 114	34 862	21 972	-3 854	-19,2%
Pozostałe	2 420	4 206	9 744	4 163	-1 786	-42,5%
Komponenty w remontach:	358 583	230 660	307 613	437 154	127 923	55,5%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	77 301	72 134	150 681	126 072	5 167	7,2%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	281 282	158 526	156 932	311 082	122 756	77,4%
Razem	561 970	532 739	484 560	596 733	29 231	5,5%

Źródło: Opracowanie własne

Struktura finansowania nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne w Grupie kształtowała się następująco: 342,5 mln zł ze środków własnych, 213,4 mln zł ze środków z kredytu, 3,9 mln zł w formie leasingu, 2,2 mln zł z dotacji UE.

Dodatkowo Grupa w 2017 roku zrefinansowała poprzez kredyty nakłady inwestycyjne z lat 2015 - 2016 w kwocie 25,3 mln zł.

4.6.2 Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

PKP CARGO S.A. oraz Grupa posiada możliwości finansowania swoich zamierzeń inwestycyjnych zarówno z posiadanej i planowanej nadwyżki środków własnych, jak również z uwzględnieniem kredytu inwestycyjnego uzyskanego z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, a także w ramach nowych umów leasingu finansowego lub innych form finansowania zewnętrznego.

Dodatkowo w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system zarządzania środkami pieniężnymi (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2017 r. 7 spółek z Grupy.

PKP CARGO S.A. efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań. W celu zabezpieczenia ewentualnego ryzyka związanego z niedoborem środków pieniężnych w perspektywie krótkoterminowej, PKP CARGO S.A. posiada umowę o kredyt w rachunku bieżącym z limitem wynoszącym 100 mln zł (na dzień 31 grudnia 2017 r.).

5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

5.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe PKP CARGO S.A.

5.1.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów PKP CARGO S.A.

W 2017 r. Spółka PKP CARGO S.A. przewiozła 106,8 mln ton ładunków (tj. o 8% więcej niż w 2016 r.) i wykonała pracę przewozową na poziomie 29,2 mld tkm (tj. o 9% więcej niż w 2016 r.), co zostało szczegółowo opisane w rozdziale 4.2.5 „Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO”.

Przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. w 2017 r. wzrosły o 10,5% r/r, a koszty działalności operacyjnej wzrosły o 4,8% r/r. Wynik na działalności operacyjnej oraz wynik netto Spółki w 2017 r. wyniósł odpowiednio 151,2 mln zł oraz 94,0 mln zł. Skorygowane przychody z działalności operacyjnej Spółki wzrosły o 10,5% r/r, a skorygowane koszty działalności operacyjnej wzrosły o 5,7% r/r. W 2017 r. w Spółce dokonano aktualizacji wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązanie części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczone od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł. W związku z powyższym, skorygowany wynik na działalności operacyjnej za 2017 r. wyniósł 123,8 mln zł, natomiast skorygowany wynik netto wyniósł 71,8 mln zł. W 2016 r. w Spółce nie wystąpiły istotne zdarzenia jednorazowe w związku z tym nie przeprowadzono korekty wyniku. Główną przyczyną wzrostu skorygowanego wyniku w 2017 r. w porównaniu do skorygowanego wyniku 2016 r., była poprawa sytuacji na rynku przewozów, co bezpośrednio przełożyło się na większy wolumen przewozów i wyższe ceny usług przewozowych.

Szczegóły w zakresie poszczególnych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów przedstawiono w dalszej części niniejszego rozdziału. W poniższych tabelach zaprezentowano wyniki PKP CARGO S.A. oraz skorygowane wyniki PKP CARGO S.A. od 2014 do 2017 r.

Tabela 24 Wyniki PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2017/2016
Razem przychody z działalności operacyjnej	3 591 814	3 250 457	3 514 154	3 880 181	341 356	10,5%
Razem koszty działalności operacyjnej	3 440 585	3 281 568	3 629 334	3 787 368	159 017	4,8%
Wynik na działalności operacyjnej	151 229	-31 111	-115 180	92 813	182 340	-
Marża EBIT	4,2%	-1,0%	-3,3%	2,4%	5,2 p.p.	-
Marża EBITDA	16,5%	13,7%	12,9%	11,4%	2,8 p.p.	20,7%
Przychody finansowe	30 915	20 532	45 024	49 497	10 383	50,6%
Koszty finansowe	56 697	60 111	68 951	54 778	-3 414	-5,7%
Wynik przed opodatkowaniem	125 447	-70 690	-139 107	87 532	196 138	-
Marża wyniku brutto	3,5%	-2,2%	-4,0%	2,3%	5,7 p.p.	-
Podatek dochodowy	31 480	-2 125	-24 982	11 925	33 605	-
WYNIK NETTO	93 967	-68 565	-114 125	75 607	162 532	-
Marża wyniku netto	2,6%	-2,1%	-3,2%	1,9%	4,7 p.p.	-

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Tabela 25 Skorygowane wyniki PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017 skorygowane***	2016	2015 skorygowane**	2014 skorygowane*	Zmiana	
					2017 - 2016	Tempo zmian 2017/2016
Razem przychody z działalności operacyjnej	3 591 814	3 250 457	3 514 154	3 880 181	341 356	10,5%
Razem koszty działalności operacyjnej	3 467 999	3 281 568	3 387 610	3 530 252	186 431	5,7%
Wynik na działalności operacyjnej	123 815	-31 111	126 544	349 929	154 926	-
<i>Marża EBIT</i>	<i>3,4%</i>	<i>-1,0%</i>	<i>3,6%</i>	<i>9,0%</i>	<i>4,4 p.p.</i>	-
<i>Marża EBITDA</i>	<i>16,5%</i>	<i>13,7%</i>	<i>14,7%</i>	<i>18,0%</i>	<i>2,8 p.p.</i>	<i>20,7%</i>
Przychody finansowe	30 915	20 532	45 024	49 497	10 383	50,6%
Koszty finansowe	56 697	60 111	68 951	54 778	-3 414	-5,7%
Wynik przed opodatkowaniem	98 033	-70 690	102 617	344 648	168 724	-
<i>Marża wyniku brutto</i>	<i>2,7%</i>	<i>-2,2%</i>	<i>2,9%</i>	<i>8,9%</i>	<i>4,9 p.p.</i>	-
Podatek dochodowy	26 271	-2 125	20 945	60 777	28 396	-
WYNIK NETTO	71 762	-68 565	81 671	283 871	140 326	-
<i>Marża wyniku netto</i>	<i>2,0%</i>	<i>-2,1%</i>	<i>2,3%</i>	<i>7,3%</i>	<i>4,1 p.p.</i>	-

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I PDO w kwocie 257,1 mln zł; dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczony od I PDO w kwocie 48,9 mln zł,

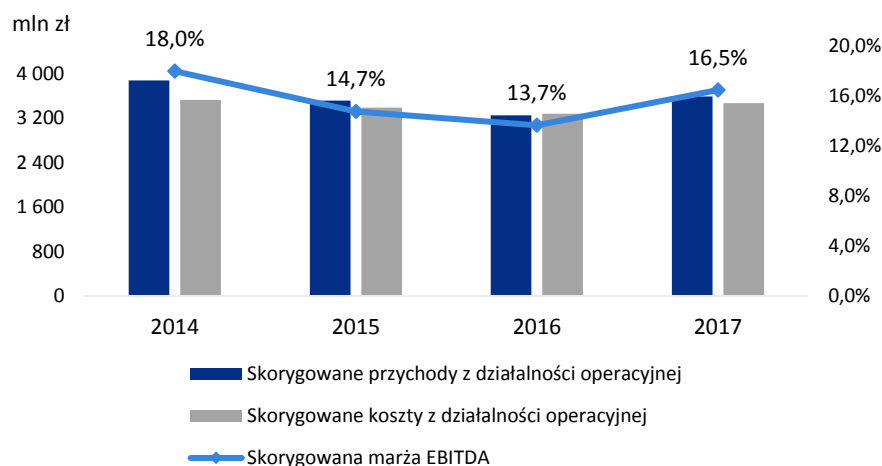
** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz o odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczonych do sprzedaży w kwocie 177,9 mln, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek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

*** dane w 2017 r. 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, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczony od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.



Na poniższym rysunku zaprezentowano skorygowaną marżę EBITDA na tle wybranych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów Spółki za lata 2014 – 2017.

Rysunek 25 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Spółki za lata 2014 – 2017 *



Źródło: Opracowanie własne

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I PDO w kwocie 257,1 mln zł, dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz o odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł, dane w 2017 r. 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.

Przychody z działalności operacyjnej

Tabela 26 Przychody z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2017/2016
Przychody ze sprzedaży usług w tym:	3 542 472	3 208 165	3 472 945	3 775 863	334 307	10,4%
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	3 449 292	3 095 973	3 360 873	3 646 968	353 319	11,4%
Przychody ze sprzedaży materiałów	12 216	10 840	9 435	28 809	1 376	12,7%
Pozostałe przychody operacyjne	37 126	31 452	31 774	75 509	5 674	18,0%
Razem przychody z działalności operacyjnej	3 591 814	3 250 457	3 514 154	3 880 181	341 356	10,5%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

W całkowitych przychodach z działalności operacyjnej Spółki największy udział stanowią przychody ze sprzedaży usług (98,6% w 2017 r. przy 98,7% w 2016 r.). Przychody ze sprzedaży usług obejmują głównie: przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych, przychody bocznicowe i trakcyjne oraz pozostałe przychody, które głównie obejmują przychody z: wynajmu składników majątku, usług wsparcia administracyjnego, usług wsparcia eksploatacyjnego oraz napraw taboru i pozostałych napraw. Pozostałą część przychodów z działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. stanowią przychody ze sprzedaży materiałów, które obejmują, m.in. sprzedaż złomu stalowego i żeliwnego oraz pozostałe materiały. W skład przychodów z działalności operacyjnej zalicza się również pozostałe przychody operacyjne obejmujące m. in. zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych, zmianę stanu odpisów aktualizujących należności z tytułu dostaw i usług, odsetki od należności handlowych i pozostałych, otrzymane kary i odszkodowania, przychody z tytułu rozwiązania rezerw oraz inne pozycje.

Wzrost przychodów z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych o 353,3 mln zł, tj. o 11,4% r/r do poziomu 3 449,3 mln zł wynikał intensyfikacji działań handlowych, co przełożyło się na wysoki wzrost przewozów. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej PKP CARGO S.A. zostały opisane w rozdziale 4.2.5 „Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO”.

Wzrost przychodów z tytułu sprzedaży materiałów o 1,4 mln zł, tj. o 12,7% r/r, był spowodowany głównie wzrostem sprzedaży pozostałych materiałów, jednocześnie Spółka na bieżąco kontynuuje program likwidacji zbędnego, niewykorzystywanego oraz przestarzałego taboru.

Wzrost pozostałych przychodów operacyjnych o 5,7 mln zł, tj. o 18,0% r/r na skutek wyższych otrzymanych kar i odszkodowań w wysokości 10,7 mln zł, tj. o 74,3% r/r, głównie od kontrahentów Spółki za realizację przewozów niezgodnie z umową, przy spadku dodatnich różnic kursowych o 3,4 mln zł w wyniku zmiany kursów walutowych.

Koszty działalności operacyjnej

Tabela 27 Koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2017/2016
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	440 610	474 844	569 630	347 782	-34 234	-7,2%
Zużycie materiałów i energii	565 239	532 655	595 633	587 736	32 584	6,1%
Usługi obce	1 165 181	1 078 527	1 114 951	1 169 207	86 654	8,0%
Podatki i opłaty	31 938	28 587	31 875	35 941	3 351	11,7%
Koszty świadczeń pracowniczych	1 149 084	1 089 101	1 229 890	1 553 670	59 983	5,5%
Pozostałe koszty rodzajowe	43 133	41 820	44 611	43 117	1 312	3,1%
Wartość sprzedanych materiałów	8 358	7 670	5 840	15 353	688	9,0%
Pozostałe koszty operacyjne	37 042	28 364	36 904	34 562	8 678	30,6%
Razem koszty działalności operacyjnej	3 440 585	3 281 568	3 629 334	3 787 368	159 017	4,8%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Tabela 28 Skorygowane koszty działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
	skorygowane***		skorygowane**	skorygowane*	2017 - 2016	2017/2016
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	468 024	474 844	391 768	347 782	-6 820	-1,4%
Zużycie materiałów i energii	565 239	532 655	595 633	587 736	32 584	6,1%
Usługi obce	1 165 181	1 078 527	1 114 951	1 169 207	86 654	8,0%
Podatki i opłaty	31 938	28 587	31 875	35 941	3 351	11,7%
Koszty świadczeń pracowniczych	1 149 084	1 089 101	1 166 028	1 296 554	59 983	5,5%
Pozostałe koszty rodzajowe	43 133	41 820	44 611	43 117	1 312	3,1%
Wartość sprzedanych materiałów	8 358	7 670	5 840	15 353	688	9,0%
Pozostałe koszty operacyjne	37 042	28 364	36 904	34 562	8 678	30,6%
Razem koszty działalności operacyjnej	3 467 998	3 281 568	3 387 610	3 530 252	186 430	5,7%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I PDO w kwocie 257,1 mln zł,

** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II PDO w kwocie 63,9 mln zł oraz odpis aktualizujący wartość aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 177,9 mln zł,

*** dane w 2017 r. 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.

W 2017 r. koszty działalności operacyjnej wzrosły o 159,0 mln zł, tj. o 4,8% r/r, do poziomu 3 440,6 mln zł. Skorygowane koszty działalności operacyjnej w 2017 r. wzrosły o 186,4 mln zł, tj. o 5,7 % r/r. Przyczyną wyższych kosztów operacyjnych w 2017 r. był głównie wzrost kosztów usług obcych, kosztów świadczeń pracowniczych oraz materiałów i energii.

W 2017 r. odnotowano spadek kosztów amortyzacji i odpisów aktualizujących o 34,2 mln zł, tj. o 7,2% r/r do poziomu 440,6 mln zł, głównie w wyniku wystąpienia w 2017 r. zdarzenia jednorazowego opisanego powyżej. Skorygowane koszty amortyzacji i odpisów aktualizujących spadły o 6,8 mln zł, tj. o 1,4% r/r.

W 2017 r. o 32,6 mln zł, tj. o 6,1% r/r zwiększyły się koszty zużycia materiałów i energii głównie z powodu wyższych przewozów towarowych. Koszty zużycia paliwa wzrosły o 25,4 mln zł, tj. o 24,0% 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. Ponadto zanotowano wzrost zużycia energii elektrycznej, gazowej i wody również na skutek wzrostu przewozów, przy niższym jednostkowym koszcie zmiennym oraz przy poprawie efektywności przewozów, co skutkowało poprawą miernika jednostkowego zużycia energii trakcyjnej w kraju.

Koszty usług obcych zwiększyły o 86,7 mln zł, tj. o 8,0% r/r i wyniosły 1 165,2 mln zł. Głównym powodem wzrostu kosztów usług obcych było poniesienie wyższych opłat za dostęp do linii zarządców infrastruktury o 56,3 mln zł, tj. o 8,6% r/r, spowodowanego wzrostem przewozów towarowych. Jednocześnie w ramach usług obcych wzrosły koszty usług transportowych o 28,2 mln zł, tj. o 28,5% r/r m.in. w wyniku wyższych kosztów spedycji.

W 2017 r. odnotowano wzrost kosztów świadczeń pracowniczych, które osiągnęły poziom 1 149,1 mln zł, tj. 5,5% wyższy r/r (1 089,1 mln zł w 2016 r.). Było to wynikiem podwyżki wynagrodzeń w Spółce od 1 września 2017 r., a także zmianą wartości rezerw pracowniczych. Jednocześnie w Spółce zanotowano spadek ilości zatrudnienia o 521 etatów r/r w wyniku naturalnych odejść pracowników. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **4.5. „Informacje dotyczące zatrudnienia”**.

Pozostałe koszty rodzajowe w 2017 r. zwiększyły się o 1,3 mln zł, tj. o 3,1% r/r, głównie z powodu wyższych kosztów ubezpieczeń o 1,1 mln zł, tj. o 14,0% r/r na skutek wyższych składek na ubezpieczenie.

W 2017 r. wartość sprzedanych materiałów wzrosła o 0,7 mln zł, tj. 9,0% do poziomu 8,4 mln zł proporcjonalnie do wzrostu przychodów ze sprzedaży materiałów.

Pozostałe koszty operacyjne w 2017 r. wzrosły o 8,7 mln zł, tj. o 30,6% r/r do poziomu 37,0 mln zł. Wpływ na zmianę tej pozycji miały ruchy na rezerwach, w szczególności dotyczące utworzonej rezerwy na umowy rodzące obciążenia w wysokości 9,1 mln zł, co zostało szczegółowo opisane w **Nocie 29 JSF**.

Wynik na działalności operacyjnej

W wyniku opisanych powyżej zmian przychodów i kosztów działalności operacyjnej, wynik na działalności operacyjnej w 2017 r. wyniósł 151,2 mln zł i wzrósł o 182,3 mln zł r/r. Skorygowany wynik na działalności operacyjnej wyniósł 123,8 mln zł i wzrósł o 154,9 mln zł r/r.

EBITDA

Wynik na działalności operacyjnej powiększony o pozycję „Amortyzacja i odpisy aktualizujące” określany jako EBITDA, wyniósł 591,8 mln zł w 2017 r. i wzrósł o 148,1 mln zł, tj. o 33,4% r/r. Korekta aktualizacji wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązania części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w 2017 r. nie wpływa na wynik EBITDA.

Działalność finansowa

Tabela 29 Działalność finansowa PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2017/2016
Przychody finansowe	30 915	20 532	45 024	49 497	10 383	50,6%
Koszty finansowe	56 697	60 111	68 951	54 778	-3 414	-5,7%
Wynik na działalności finansowej	-25 782	-39 579	-23 927	-5 281	13 797	-

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

W 2017 r. PKP CARGO S.A. odnotowała stratę na działalności finansowej w wysokości -25,8 mln zł. W analogicznym okresie 2016 r. Spółka wygenerowała również stratę na działalności finansowej w wysokości -39,6 mln zł. Poprawa wyniku na działalności finansowej o 13,8 mln zł r/r nastąpiła na skutek obniżenia kosztów z tytułu wyceny opcji put/call na nabycie udziałów w AWT B.V. w wysokości 10,2 mln zł, tj. zanotowano spadek o 84,5% r/r. Dodatkowo w wyniku zmiany kursów walutowych Spółka odnotowała wzrost wyniku netto z tytułu różnic kursowych o 6,8 mln zł r/r.

Szczegóły zaprezentowano w [Nocie 7 JSF](#).

Wynik przed opodatkowaniem

Wynik przed opodatkowaniem wyniósł 125,4 mln zł w 2017 r. i wzrósł o 196,1 mln zł r/r. Skorygowany wynik przed opodatkowaniem w 2017 r. wyniósł 98,0 mln zł i wzrósł o 168,7 mln zł r/r.

Podatek dochodowy

W 2017 r. PKP CARGO S.A. wykazała podatek dochodowy w kwocie 31,5 mln zł, z czego podatek bieżący wynosił 43,7 mln zł, zaś odroczony podatek dochodowy -12,3 mln zł. Korekta aktualizacji wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązania części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego pomniejszyła podatek dochodowy o 5,2 mln zł, do wysokości 26,3 mln zł.

Wynik netto

Wynik netto wyniósł 94,0 mln zł w 2017 r. i wzrósł o 162,5 mln zł r/r. Skorygowany wynik netto w 2017 r. wyniósł 71,8 mln zł i wzrósł o 140,3 mln zł r/r na skutek opisanych powyżej zmian przychodów, kosztów oraz zapłaconego podatku dochodowego.



5.1.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.

AKTYWA

Tabela 30 Analiza pozioma i pionowa aktywów PKP CARGO S.A. (tys. zł)

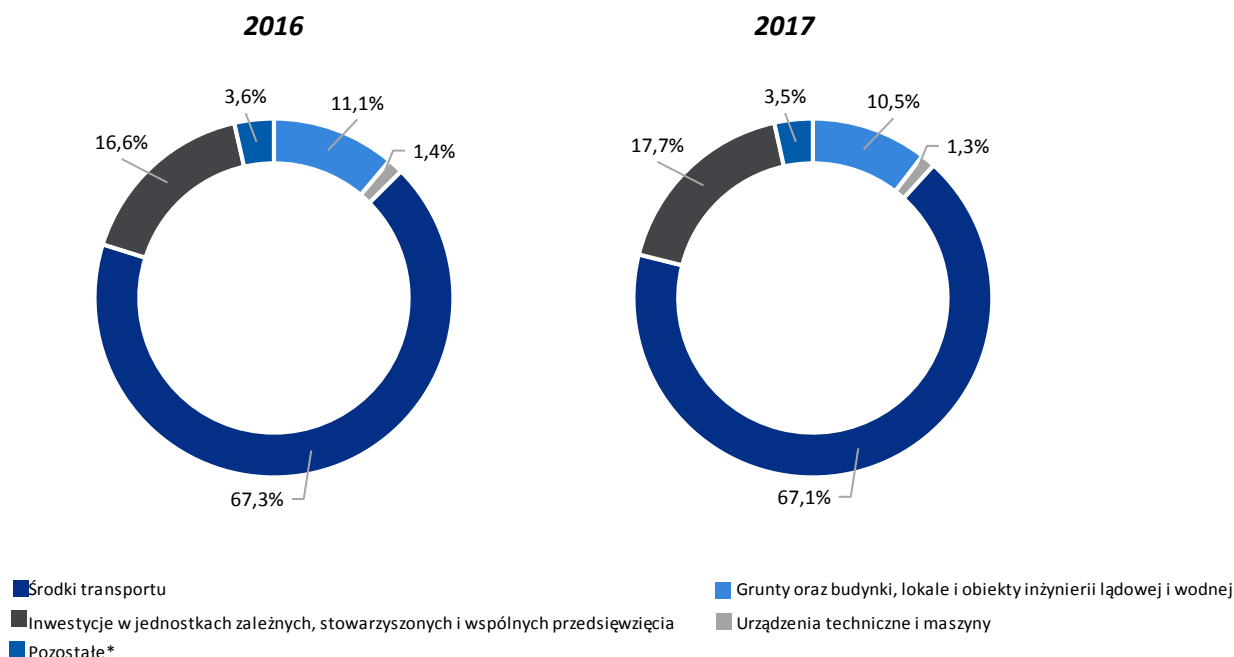
	Stan na	Stan na	Stan na	Stan na	Struktura aktywów		Zmiana	Tempo zmian
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2017	31/12/2016	2017 - 2016	2017/2016
AKTYWA								
Aktywa trwałe								
Rzeczowe aktywa trwałe	3 611 262	3 561 993	3 562 716	3 742 185	62,9%	64,1%	49 269	1,4%
Aktywa niematerialne	39 561	50 778	59 236	55 990	0,7%	0,9%	-11 217	-22,1%
Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach	804 629	737 974	734 643	262 846	14,0%	13,3%	66 655	9,0%
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	8 647	6 169	6 021	6 021	0,2%	0,1%	2 478	40,2%
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	4 484	8 162	18 927	1 464	0,1%	0,1%	-3 678	-45,1%
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	89 904	76 244	76 602	60 981	1,6%	1,4%	13 660	17,9%
Aktywa trwałe razem	4 558 487	4 441 320	4 458 145	4 129 487	79,5%	80,0%	117 167	2,6%
Aktywa obrotowe								
Zapasy	86 426	59 701	60 743	75 759	1,5%	1,1%	26 725	44,8%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	486 607	413 607	384 228	423 171	8,5%	7,4%	73 000	17,6%
Należności z tytułu podatku dochodowego	-	1 304	-	-	0,0%	0,0%	-1 304	-100,0%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	281 630	87	25 057	301 818	4,9%	0,0%	281 543	323612,5%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	27 976	19 716	4 985	24 921	0,5%	0,4%	8 260	41,9%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	295 910	611 990	84 097	381 420	5,2%	11,0%	-316 080	-51,6%
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	6 000	44 061	17 560	0,0%	0,1%	-6 000	-100,0%
Aktywa obrotowe razem	1 178 549	1 112 405	603 171	1 224 649	20,5%	20,0%	66 144	5,9%
Aktywa razem	5 737 036	5 553 725	5 061 316	5 354 136	100,0%	100,0%	183 311	3,3%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Aktywa trwałe

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę aktywów trwałych w 2016 r. oraz w 2017 r.

Rysunek 26 Struktura aktywów trwałych PKP CARGO S.A. w 2016 r. i 2017 r.



* Pozycja pozostałe zawiera: aktywa niematerialne, pozostałe długoterminowe aktywa finansowe, pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe, aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego, inne środki trwałe i środki trwałe w budowie.

Źródło: Opracowanie własne

Największy udział na koniec 2017 r. w strukturze aktywów trwałych mają środki transportu, tj. 67,1%. W porównaniu do roku poprzedniego udział środków transportu spadł o 0,2 p.p. Wśród pozostałych znaczących pozycji wyróżnić można inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach z 17,7% udziałem w 2017 r. w porównaniu do 16,6% udziału w 2016 r., grunty oraz budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej z 10,5% udziałem w 2017 r. w porównaniu do 11,1% udziału w 2016 r. Pozostałe pozycje: urządzenia techniczne i maszyny oraz pozostałe stanowią w 2017 r. 4,8% udziału.

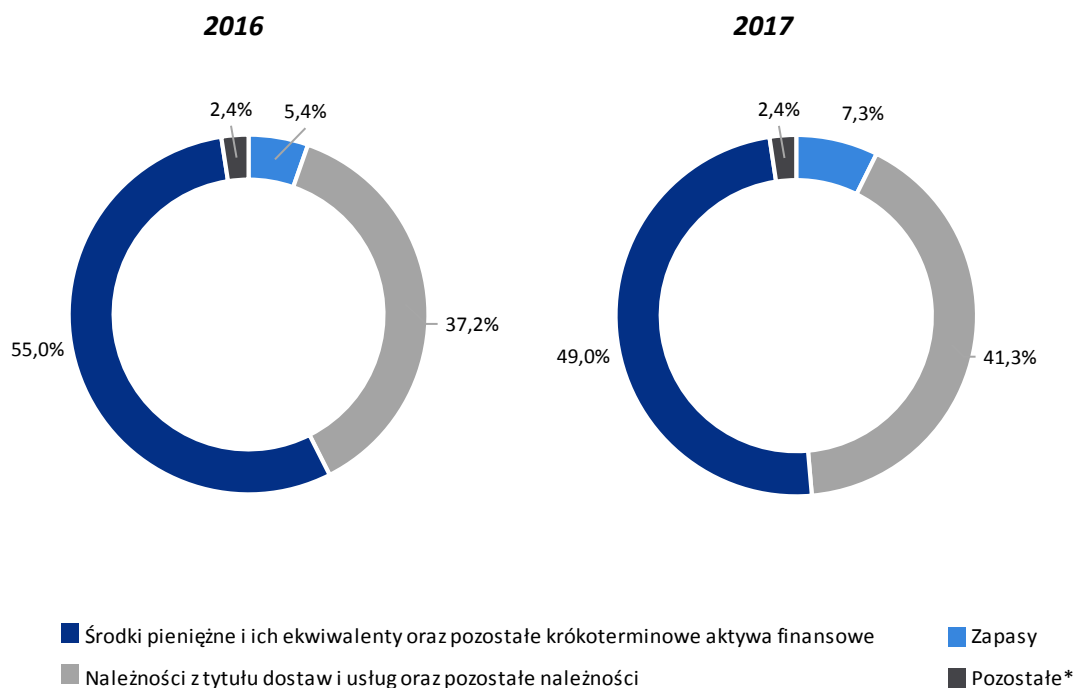
Największy udział w sumie bilansowej mają rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły na koniec 2017 r. 62,9% sumy aktywów wobec 64,1% na koniec 2016 r. Dominujący udział w strukturze aktywów trwałych posiadają środki transportu (głównie lokomotywy i wagony) o wartości na koniec 2017 r. 3 060,5 mln zł (wzrost o 71,5 mln zł, tj. o 2,4% r/r) i które na koniec 2017 r. stanowiły 84,7% rzeczowych aktywów trwałych wobec 83,9% na koniec 2016 r. Na wzrost wartości środków transportu wpływ miały zakup 3 szt. lokomotyw wielosystemowych, naprawy okresowe i przeglądy okresowe taboru, modernizacja taboru oraz rozwiązanie odpisu w związku z aktualizacją wartości rezydualnej taboru w wysokości 27,4 mln zł, pomimo podjęcia decyzji o fizycznej likwidacji składników taboru kolejowego z przeznaczeniem na odzysk części zamiennych oraz złomu i przeklasyfikowaniem ich do pozycji zapasów.

Z pozostałych zmian jakie zaszły w pozycji rzeczowych aktywów trwałych największe ruchy na aktywach wystąpiły w przypadku gruntów oraz budynków, lokali i obiektów inżynierii lądowej i wodnej. Pozycja ta zanotowała spadek o 17,0 mln zł r/r. Zasadniczą przyczyną zmniejszenia się wartości tych aktywów był umorzenie oraz brak większych inwestycji. Szczegóły zaprezentowano w **Nocie 9 JSF**. Spadek aktywów niematerialnych o 11,2 mln zł, tj. o 22,1% r/r spowodowany był relatywnie niskimi nakładami inwestycyjnymi w stosunku do umorzenia. W 2017 r. natąpił wzrost inwestycji w jednostkach zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach o 66,7 mln zł, tj. o 9,0% r/r i ma to bezpośredni związek z nabyciem 20% udziałów AWT BV.

Aktywa obrotowe

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę aktywów obrotowych w 2016 r. oraz w 2017 r.

Rysunek 27 Struktura aktywów obrotowych PKP CARGO S.A. w 2016 r. i 2017 r.



* Pozycja pozostałe zawiera: należności z tytułu podatku dochodowego, pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe oraz aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży

Źródło: Opracowanie własne

W 2017 r. największy udział w strukturze aktywów obrotowych posiadały środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe, tj. 49,0% i w porównaniu do 2016 r. udział ten był niższy o 6,0 p.p. Drugą największą pozycję w aktywach obrotowych w 2017 r. stanowiły należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności 41,3% (w 2016 r. 37,2%). Udział zapasu wyniósł 7,3% w 2017 r. wobec 5,4% w 2016 r.

Aktywa obrotowe zwiększyły się na koniec 2017 r. o 66,1 mln zł, tj. o 5,9% r/r w stosunku do stanu na koniec 2016 r.

W ramach aktywów obrotowych zwiększenie odnotowano w pozycji należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności o 73,0 mln zł, tj. o 17,6% r/r. Ma to bezpośredni związek ze wzrostem przychodów z działalności operacyjnej w końcówce 2017 r. Ponadto odnotowano wzrost poziomu zapasów o 26,7 mln zł, tj. o 44,8% r/r co związane było przede wszystkim z podjętą przez Spółkę decyzją o fizycznej likwidacji składników taboru kolejowego z przeznaczeniem na odzysk części zamiennych oraz złomu (szczegółowo opisane w **Nocie 17 JSF**).

Środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz pozostałe aktywa krótkoterminowe spadły w 2017 r. o 34,5 mln zł, tj. o 5,6% r/r na co wpływały przede wszystkim ujemne przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej w związku z wydatkami z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych oraz udziałów w jednostkach zależnych. Są to głównie naprawy i przeglądy okresowe wynikające z określonych w DSU cykli oraz planowanych wielkości przewozów. W związku z powyższym w 2017 r. przewiduje się odnowienie znacznej części Świadectw Sprawności Technicznej posiadanego przez Spółkę taboru. Poziom środków pieniężnych na koniec 2017 r. w pełni zabezpiecza ogólnokorporacyjne potrzeby Spółki.

W tabeli poniżej przedstawiono wskaźniki rotacji zapasów w dniach.

Tabela 31 Wskaźnik rotacji zapasów w latach 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian 2017/2016
					2017-2016	
Wskaźnik rotacji zapasów*	128,9	110,6	87,1	77,5	18,3	17,5%

* wskaźnik wyliczony dla ilości dni i zużycia narastająco od początku roku sprawozdawczego

Źródło: Opracowanie własne

Wskaźnik zapasu netto na koniec 2017 r. wyniósł 128,9 dnia - w porównaniu do stanu na koniec 2016 r. wzrost o 18,3 dnia, przy:

1. zapasie materiałów na poziomie 86,4 mln zł (w tym 28,6 mln zł wartości rezydualnej składników taboru zakwalifikowanego do fizycznej likwidacji);
2. wartości netto sprzedanych materiałów w wysokości 8,4 mln zł;
3. zużyciu materiałów łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników w wysokości 232,9 mln zł.⁹²

Wzrost wskaźnika nastąpił z uwagi na zmniejszone o 24,7% zużycie materiałów przy zwiększonym o 44,8% zapasie netto materiałów. Zużycie materiałów w 2016 r. wyniosło 186,7 mln zł, natomiast w 2017 r. 232,9 mln zł.

Poziom zapasów dostosowany jest głównie do wielkości prowadzonej działalności utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego. Szczegóły dotyczące zmian wielkości zapasów opisano w [Nocie 17 JSF](#).



⁹² Zużycie materiałów – obejmujące zużycie materiałów na OPEX, CAPEX, zużycie paliwa i świadczenia na rzecz pracowników

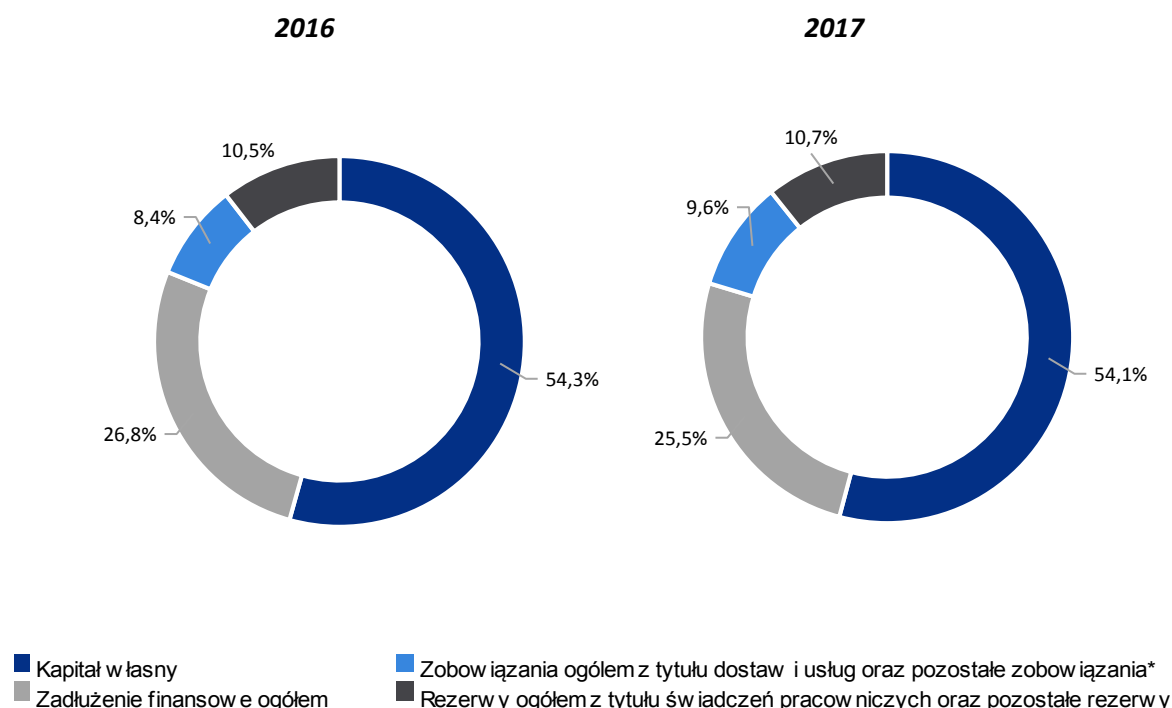
PASYWA

Tabela 32 Analiza pozioma i pionowa pasywów PKP CARGO S.A. (tys. zł)

	Stan na	Stan na	Stan na	Stan na	Struktura pasywów		Zmiana	Tempo
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2017	31/12/2016	2017 - 2016	2017/2016
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA								
Kapitał własny								
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	2 239 346	2 239 346	39,0%	40,3%	-	0,0%
Kapitał zapasowy	589 202	589 202	589 202	584 513	10,3%	10,6%	-	0,0%
Pozostałe składniki kapitału własnego	12 469	18 415	3 726	-36 572	0,2%	0,3%	-5 946	-32,3%
Zyski zatrzymane	265 444	171 477	240 042	469 032	4,6%	3,1%	93 967	54,8%
Razem kapitał własny	3 106 461	3 018 440	3 072 316	3 256 319	54,1%	54,3%	88 020	2,9%
Zobowiązania długoterminowe								
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	1 211 148	1 170 224	459 305	206 112	21,1%	21,1%	40 924	3,5%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	3 308	36 159	75 333	114 027	0,1%	0,7%	-32 851	-90,9%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	-	582	22 389	67 938	0,0%	0,0%	-582	-100,0%
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	502 856	473 965	549 280	637 783	8,8%	8,5%	28 891	6,1%
Pozostałe rezerwy długoterminowe	14 224	16 455	16 209	8 416	0,2%	0,3%	-2 231	-13,6%
Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe	-	-	27 696	-	0,0%	0,0%	-	-
Zobowiązania długoterminowe razem	1 731 536	1 697 385	1 150 212	1 034 276	30,2%	30,6%	34 151	2,0%
Zobowiązania krótkoterminowe								
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	219 352	178 170	129 914	87 971	3,8%	3,2%	41 182	23,1%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	31 069	43 176	48 914	120 505	0,5%	0,8%	-12 107	-28,0%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	549 188	465 411	568 085	457 602	9,6%	8,4%	83 777	18,0%
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	81 424	80 524	81 581	318 600	1,4%	1,4%	900	1,1%
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	16 905	11 640	8 256	17 414	0,3%	0,2%	5 265	45,2%
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	-	58 979	10	59 393	0,0%	1,1%	-58 979	-100,0%
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	1 101	-	2 028	2 056	0,0%	0,0%	1 101	-
Zobowiązania krótkoterminowe razem	899 039	837 900	838 788	1 063 541	15,7%	15,1%	61 139	7,3%
Zobowiązania razem	2 630 575	2 535 285	1 989 000	2 097 817	45,9%	45,7%	95 290	3,8%
Pasywa razem	5 737 036	5 553 725	5 061 316	5 354 136	100,0%	100,0%	183 311	3,3%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Rysunek 28 Struktura pasywów PKP CARGO S.A. w 2016 r. i 2017 r.



* Pozycja zobowiązania ogółem z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania zawiera również zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego

Źródło: Opracowanie własne

W 2017 r. największy udział w strukturze pasywów posiadał kapitał własny, tj. 54,1%. W porównaniu do 2016 r. udział ten był niższy o 0,2 p.p. Drugą największą pozycję w 2017 r. stanowiło zadłużenie finansowe, którego udział w strukturze pasywów wyniósł 25,5%, tj. jego udział spadł w porównaniu do roku ubiegłego o 1,3 p.p. głównie z powodu spadku pozostałych krótkoterminowych zobowiązań finansowych z tytułu wykonania przez Minezit SE opcji put na sprzedaż udziałów w AWT B.V. Pozostałe pozycje: zobowiązania ogółem z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania, rezerwy ogółem z tytułu świadczeń pracowniczych stanowiły odpowiednio 9,6% oraz 10,7%, natomiast w ubiegłym roku odpowiednio 8,4% oraz 10,5%.

Kapitały własne

Na koniec w 2017 r. kapitały własne wyniosły 3 106,5 mln zł i były wyższe o 88,0 mln zł, tj. o 2,9% r/r w porównaniu do stanu na koniec 2016 r. Na wzrost poziomu kapitału własnego wpłynęło zwiększenie zysków zatrzymanych o 94,0 mln zł, tj. o 54,8% r/r, głównie z powodu zanotowania dodatniego wyniku finansowego za 2017 r. Pozostałe składniki kapitału własnego spadły w porównaniu ze stanem na koniec 2016 r. o 5,9 mln zł, tj. o 32,3% r/r.

Zobowiązania długoterminowe

Zobowiązania długoterminowe na koniec 2017 r. wzrosły o 34,2 mln zł, tj. o 2,0% wobec stanu na koniec 2016 r. Długoterminowe kredyty i pożyczki wzrosły o 40,9 mln zł, tj. o 3,5% r/r co ma związek zaciągnięciem przez Spółkę kredytów inwestycyjnych m.in. na zakup 20% udziałów w spółce AWT B.V. Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych zwiększyły się o 28,9 mln zł, tj. o 6,1% r/r, głównie z powodu zawiązania rezerw pracowniczych w związku ze zmianą założeń wynikających z podwyżki wynagrodzeń od września 2017 r. (głównie zmiany na rezerwach z tytułu nagród jubileuszowych oraz odpraw emerytalnych i rentowych). Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu spadły o 32,9 mln zł, tj. o 90,9% r/r z powodu sukcesywnej spłaty tego rodzaju finansowania.

Zobowiązania krótkoterminowe

Zobowiązania krótkoterminowe wzrosły na koniec 2017 r. w porównaniu do stanu na koniec 2016 r. o 61,1 mln zł, tj. o 7,3%. Największe zmiany odnotowano w pozycjach:

- krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki – wzrost o 41,2 mln zł, tj. o 23,1% r/r, w wyniku udzielonych Spółce kredytów oraz przeklasyfikowania z pozycji długoterminowych,
- pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe – spadek o 59,0 mln zł r/r, głównie z powodu realizacji zobowiązania tytułu opcji put i call na udziały niedające kontroli w AWT,
- krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania – wzrost o 83,8 mln zł, tj. o 18,0% r/r, do czego przyczynił się wzrost przewozów towarowych oraz wzrost zobowiązania z tytułu zakupu niefinansowych aktywów trwałych.

5.1.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.

W tabeli poniżej zaprezentowano podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017.

Tabela 33 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2017/2016
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	478 444	237 526	325 876	462 459	240 918	101,4%
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-780 286	-440 642	-584 858	-208 082	-339 644	-
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-14 238	731 009	-38 341	-102 189	-745 247	-
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-316 080	527 893	-297 323	152 188	-843 972	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	611 990	84 097	381 420	229 232	527 893	627,7%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	295 910	611 990	84 097	381 420	-316 080	-51,6%

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej

W 2017 r. przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej wyniosły 478,4 mln zł przy 237,5 mln zł w 2016 r. Prezentowane przepływy osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie 125,4 mln zł oraz amortyzacji rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych i utracie wartości aktywów w wysokości 440,6 mln zł. Ze zmian w kapitale obrotowym największe zmiany zanotowano na saldzie należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności, które zwiększyło się o 77,1 mln zł proporcjonalnie do wyższych przychodów. Dodatkowo zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania zwiększyły się o 32,5 mln zł w wyniku wzrostu kosztów oraz intensyfikacji napraw taboru. Na poziom środków pieniężnych z działalności operacyjnej wpłynął także zapłacony podatek dochodowy w kwocie 43,1 mln zł.

Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej

W 2017 r. środki pieniężne netto wykorzystane w związku z działalnością inwestycyjną wyniosły -780,3 mln zł wobec -440,6 mln zł w 2016 r. Na środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej wpływ głównie miały poczynione inwestycje w tabor w szczególności dostarczone do Spółki ostatnie 3 szt. lokomotyw wielosystemowych, na co Spółka w 2017 r. wydała 53,0 mln zł. Ważnymi inwestycjami Spółki są także inwestycje w istniejący tabor. Na naprawy okresowe (NO) oraz przeglądy okresowe (P3) w 2017 r. nakłady inwestycyjne wynosiły 356,7 mln zł. Istotny wzrost nakładów w tej pozycji wynika z cyklu użytkowania taboru zgodnie z DSU (Dokumentacja Systemu Utrzymania) zatwierdzonego przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru na potrzeby przewozowe. Naprawy okresowe (NO) oraz przeglądy okresowe (P3) pozwalają uzyskać lub odpowiednio przedłużyć Świadectwo Sprawności Technicznej, dzięki temu tabor, który wykorzystuje Spółka może być dopuszczony do ruchu. Istotnym wydatkiem Spółki w 2017 r. były modernizacje lokomotyw w kwocie 64,2 mln zł. Modernizacje pozwalają na przedłużenie żywotności lokomotywy poprzez wymianę silnika na nowy oraz przyczyniają się do spadku ilości zużywanego paliwa w pracy pociągowej nawet o 40%. Spółka uzyskała w 2017 r. dodatkowo wpływy z tytułu zbycia rzeczowych aktywów trwałych, aktywów niematerialnych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży w kwocie 8,5 mln zł (była to sprzedaż budynku przy ul. Lubelskiej w Warszawie do spółki zależnej) oraz z tytułu

otrzymanych dywidend od spółek zależnych w kwocie 20,3 mln zł. Wpływ na poziom środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej miały jeszcze wydatki z tytułu nabycia jednostek zależnych, stowarzyszonych i udziałów w wspólnych przedsięwzięcia w kwocie 114,7 mln zł (zakup pozostałych udziałów w AWT B.V.) oraz dokonane inwestycje Spółki w lokaty bankowe pow. 3 miesięcy w wysokości 250,0 mln zł.

Przepływy pieniężne z działalności finansowej

Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej w 2017 r. wyniosły -14,2 mln zł wobec 731,0 mln zł w 2016 r. Z tytułu zaciągniętych kredytów w 2017 r. osiągnięto wpływy w wysokości 326,5 mln zł, przy 884,5 mln zł w 2016 r. W 2017 r. suma wydatków pieniężnych z tytułu leasingów oraz spłat kredytów i pożyczek wraz z odsetkami wyniosła 297,2 mln zł, wobec 199,4 mln zł w 2016 r. Dodatkowo istotną pozycją w 2017 r. zmniejszającą stan środków pieniężnych netto z działalności finansowej był wypływ środków pieniężnych w ramach cash pooling w wysokości 41,7 mln zł.

5.1.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A.

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017.

Tabela 34 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
					2017 - 2016	2016/2015
Marża EBITDA ¹	16,5%	13,7%	12,9%	11,4%	2,8 p.p.	20,7%
Marża wyniku netto ²	2,6%	-2,1%	-3,2%	1,9%	4,7 p.p.	-
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,5	2,0	1,4	-0,2	-0,5	-23,9%
ROA ⁴	1,6%	-1,2%	-2,3%	1,4%	2,9 p.p.	-
ROE ⁵	3,0%	-2,3%	-3,7%	2,3%	5,3 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	256,8	249,5	240,6	243,9	7,3	2,9%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1 485,0	1 502,0	1 523,0	1 481,0	-17,0	-1,1%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	15,6	15,1	15,2	15,4	0,5	3,3%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	1 702,5	1 516,3	1 553,8	1 307,2	186,2	12,3%

Źródło: Opracowanie własne



Tabela 35 Skorygowane wybrane wskaźniki finansowe PKP CARGO S.A. za lata 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017 skorygowane***	2016	2015 skorygowane**	2014 skorygowane*	Zmiana		Tempo zmian
					2017 - 2016	2016/2015	
Marża EBITDA ¹	16,5%	13,7%	14,7%	18,0%	2,8 p.p.		20,7%
Marża wyniku netto ²	2,0%	-2,1%	2,3%	7,3%	4,1 p.p.		-
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,5	2,0	1,2	-0,1	-0,5		-23,9%
ROA ⁴	1,3%	-1,2%	1,6%	5,3%	2,5 p.p.		-
ROE ⁵	2,3%	-2,3%	2,7%	8,7%	4,6 p.p.		-

Źródło: Opracowanie własne

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I PDO w kwocie 257,1 mln zł; dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczony od I PDO w kwocie 48,9 mln zł

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

*** dane w 2017 r. 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, dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczony od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.

Powyższe korekty dotyczą wyłącznie danych ze Sprawozdania z Całkowitych Dochodów.

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

W 2017 r. kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy wyższe, niż w analogicznym okresie 2016 r. z przyczyn opisanych powyżej. Poprawił się również wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA, który spadł do poziomu 1,5 na koniec 2017 r. z poziomu 2,0 na koniec 2016 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 2016 r. z przyczyny opisanej powyżej.

W 2017 r. średniobodowy przebieg lokomotyw wynosił 256,8 km/dobę, natomiast w 2016 r. 249,5 km/dobę. Poprawa wskaźnika wynika z optymalizacji procesu przewozowego.

Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą w 2017 r. wyniósł 1 485,0 ton i spadł o 17,0 ton, tj. o 1,1% r/r. Jest to efekt realizacji procesu przewozowego przy wysokim poziomie zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK.

W 2017 r. średniodobowy czas pracy lokomotyw wynosił 15,6 godz./dobę, natomiast w 2016 r. 15,1 godz./dobę. Jest to efekt ciągłego monitorowania realizacji procesu przewozowego z równoczesnym optymalizowaniem dostosowania ilości lokomotyw czynnych do wykonywanej pracy.

Wskaźnik pracy przewozowej na zatrudnionego w 2017 r. był wyższy w porównaniu do 2016 r. o 186,2 tys.tkm/zatrudnionego, tj. o 12,3% r/r, na co wpłynął przede wszystkim wzrost pracy przewozowej o 9,0% r/r, przy spadku zatrudnienia o 2,9% r/r.

5.2 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

5.2.1 Sprawozdanie z całkowitych dochodów Grupy PKP CARGO

Analiza podstawowych wielkości ekonomiczno-finansowych Grupy PKP CARGO przedstawiona w niniejszym rozdziale uwzględnia prezentacyjną korektę danych w 2017 r. i w 2016 r.

Dane finansowe w 2017 r. 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**), dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczony od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.

Dane finansowe w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis aktualizujący należności od OKD w wysokości 72,7 mln zł (opisany w **Nocie 19 SSF** Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku) oraz odpis wynikający z przeprowadzonego testu na utratę wartości aktywów trwałych wchodzących w skład Grupy AWT w kwocie 34,1 mln zł, (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 r. w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w **Nocie 12.1. SSF** Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku. Dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczony z tytułu odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości AWT w kwocie 6,5 mln zł oraz podatek odroczony z tytułu odpisu aktualizującego należności od OKD w kwocie 8,0 mln zł.

W 2017 r. Grupa PKP CARGO przewiozła 119,1 mln ton ładunków (tj. o 7% więcej niż w 2016 r.) i wykonała pracę przewozową na poziomie 31,0 mld tkm (tj. o 9% więcej niż w 2016 r.), co zostało szczegółowo opisane w rozdziale **4.2.5 „Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO”**.

Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w 2017 r. wzrosły o 7,4% r/r, a koszty działalności operacyjnej wzrosły o 0,9% r/r. Wynik na działalności operacyjnej oraz wynik netto Grupy w 2017 r. wyniosły odpowiednio 155,0 mln zł oraz 81,7 mln zł. Skorygowane przychody z działalności operacyjnej Grupy wzrosły o 7,4% r/r. Skorygowane koszty działalności operacyjnej wzrosły o 3,9% r/r (w 2017 r. dokonano korekty wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązano część odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w kwocie -27,4 mln zł (szczegóły opisano w **Nocie 10 SSF**) oraz w 2016 r. dokonano odpisu aktualizującego należności od OKD w wysokości 72,7 mln zł oraz odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości aktywów trwałych wchodzących w skład Grupy AWT w kwocie 34,1 mln zł odpis uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2017 r. w wysokości 0,9 mln zł). Główną przyczyną wzrostu zarówno raportowanego, jak i skorygowanego wyniku w 2017 r. w porównaniu do wyników 2016 r. była poprawa sytuacji na rynku przewozów, co bezpośrednio przełożyło się na większy wolumen przewozów i wyższe ceny usług przewozowych.

Szczegóły w zakresie poszczególnych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów przedstawiono w dalszej części niniejszego rozdziału. W poniższych tabelach przedstawiono wyniki Grupy PKP CARGO oraz skorygowane wyniki Grupy PKP CARGO od 2014 do 2017 r.

Tabela 36 Wyniki Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
			(przekształcone*)		2017 - 2016	2017/2016
Razem przychody z działalności operacyjnej	4 738 611	4 411 269	4 554 133	4 274 335	327 342	7,4%
Razem koszty działalności operacyjnej	4 583 611	4 543 340	4 498 222	4 153 408	40 271	0,9%
Wynik na działalności operacyjnej	155 000	-132 071	55 911	120 927	287 070	-
Marża EBIT	3,3%	-3,0%	1,2%	2,8%	6,3 p.p.	-
Marża EBITDA	14,8%	11,1%	15,5%	11,8%	3,7 p.p.	33,5%
Przychody finansowe	20 167	38 925	14 723	33 812	-18 759	-48,2%
Koszty finansowe	59 540	61 239	66 397	62 099	-1 700	-2,8%
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	806	3 461	4 416	881	-2 655	-76,7%
Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostkach wycenianych metodą praw własności	-	-	1 865	-	-	-
Wynik przed opodatkowaniem	116 433	-150 924	10 518	93 521	267 357	-
Marża wyniku brutto	2,5%	-3,4%	0,2%	2,2%	5,9 p.p.	-
Podatek dochodowy	34 760	-17 152	-19 563	15 239	51 912	-
WYNIK NETTO	81 673	-133 772	30 081	78 282	215 445	-
Marża wyniku netto	1,7%	-3,0%	0,7%	1,8%	4,8 p.p.	-

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 6 SSF](#) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r.



Tabela 37 Skorygowane wyniki Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
	skorygowane****	skorygowane****	skorygowane*** (przekształcone*)	skorygowane**	2017 - 2016	2017/2016
Razem przychody z działalności operacyjnej	4 738 611	4 411 269	4 416 355	4 274 335	327 342	7,4%
Razem koszty działalności operacyjnej	4 611 025	4 436 562	4 249 384	3 888 077	174 464	3,9%
Wynik na działalności operacyjnej	127 585	-25 293	166 970	386 258	152 878	-
Marża EBIT	2,7%	-0,6%	3,8%	9,0%	3,3 p.p.	-
Marża EBITDA	14,8%	12,7%	14,4%	18,0%	2,1 p.p.	16,2%
Przychody finansowe	20 167	38 925	14 723	33 812	-18 759	-48,2%
Koszty finansowe	59 540	61 239	66 397	62 099	-1 700	-2,8%
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	806	3 461	4 416	881	-2 655	-76,7%
Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostkach wycenianych metodą praw własności	-	-	1 865	-	-	-
Wynik przed opodatkowaniem	89 018	-44 146	121 577	358 852	133 164	-
Marża wyniku brutto	1,9%	-1,0%	2,8%	8,4%	2,9 p.p.	-
Podatek dochodowy	29 551	-2 676	27 716	65 652	32 228	-
WYNIK NETTO	59 467	-41 470	93 861	293 200	100 937	-
Marża wyniku netto	1,3%	-0,9%	2,1%	6,9%	2,2 p.p.	-

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

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

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

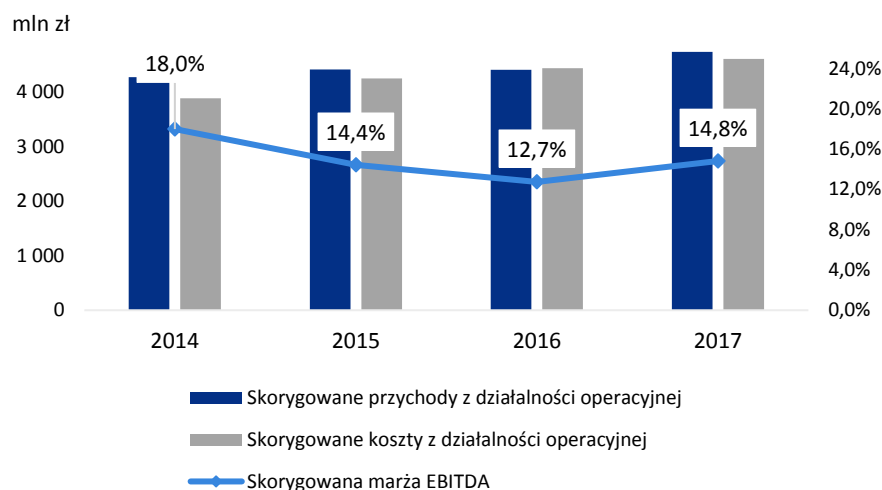
*** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln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

**** dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnienia odpisu 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 odroczoney z tytułu odpisu wynikającego z przeprowadzonego testu na utratę wartości AWT w kwocie 6,5 mln zł oraz podatek odroczoney z tytułu odpisu aktualizującego należności od OKD w kwocie 8,0 mln zł,

***** dane w 2017 r. 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**), dodatkowo w skorygowanym wyniku netto został uwzględniony podatek odroczoney od ww. aktualizacji w kwocie -5,2 mln zł.

Na poniższym rysunku zaprezentowano skorygowaną marżę EBITDA na tle wybranych pozycji sprawozdania z całkowitych dochodów Grupy za lata 2014 – 2017.

Rysunek 29 Skorygowana marża EBITDA na tle skorygowanych przychodów i kosztów operacyjnych Grupy za lata 2014 – 2017 *



Źródło: Opracowanie własne

* dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł

dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł oraz koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł

dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w **Nocie 12.1. SSF** 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.)

dane w 2017 r. 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**).

Przychody z działalności operacyjnej

Tabela 38 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015 (przekształcone*)	2014	Zmiana 2017 - 2016	Tempo zmian 2017/2016
Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych, w tym:	4 640 808	4 341 874	4 330 336	4 162 171	298 934	6,9%
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	3 945 669	3 612 728	3 727 552	3 791 533	332 942	9,2%
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	51 845	30 085	33 132	54 902	21 760	72,3%
Pozostałe przychody operacyjne	45 958	39 310	190 665	57 262	6 648	16,9%
Razem przychody z działalności operacyjnej	4 738 611	4 411 269	4 554 133	4 274 335	327 342	7,4%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

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

Tabela 39 Skorygowane przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
			skorygowane** (przekształcone*)		2017 - 2016	2017/2016
Przychody ze sprzedaży usług i wyrobów gotowych w tym:	4 640 808	4 341 874	4 330 336	4 162 171	298 934	6,9%
<i>Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych</i>	3 945 669	3 612 728	3 727 552	3 791 533	332 942	9,2%
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	51 845	30 085	33 132	54 902	21 760	72,3%
Pozostałe przychody operacyjne	45 958	39 310	52 886	57 262	6 648	16,9%
Razem przychody z działalności operacyjnej	4 738 611	4 411 269	4 416 354	4 274 335	327 342	7,4%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

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

** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o zysk z okazjonalnego nabycia AWT w kwocie 137,8 mln zł

W całkowitych przychodach z działalności operacyjnej Grupy największy udział stanowią przychody ze sprzedaży usług (97,9% w 2017 r. przy 98,4% w 2016 r.). Przychody ze sprzedaży usług obejmują głównie: przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych, przychody z pozostałej działalności transportowej, przychody bocznicowe i trakcyjne, przychody przeładunkowe, 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, jak również pozostałe przychody operacyjne obejmujące m. in. zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych, zmianę stanu odpisów aktualizujących należności z tytułu dostaw i usług, odsetki od należności handlowych i pozostałych, otrzymane kary i odszkodowania, przychody z tytułu rozwiązania rezerw oraz inne pozycje.

Wzrost przychodów z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych o 332,9 mln zł, tj. o 9,2% r/r do poziomu 3 945,7 mln zł wynikał z wyższych przewozów. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy zostały opisane w rozdziale **4.2.5 „Przewozy kolejowe Spółki i Grupy PKP CARGO”**. Przychody ze sprzedaży usług poza przewozowych spadły o 34,0 mln zł, tj. o 4,7% r/r do poziomu 695,1 mln zł, przy czym najistotniejsze spadki odnotowano na pozycji przychodów bocznicowych i trakcyjnych głównie w wyniku zakończenia działalności wydobywczej kopalni węgla kamiennego Makoszowy i Krupiński oraz niższych przychodów zrealizowanych na bocznicach kopalni węgla kamiennego (niższe wydobycie - pochodna problemów OKD oraz zawieszenie obsługi bocznic kopalni węgla kamiennego Budryk w okresie czerwiec-październik 2017 r. i dalsza obsługa na zmienionych warunkach).

Wzrost przychodów z tytułu sprzedaży towarów i materiałów o 21,8 mln zł, tj. o 72,3% r/r, był spowodowany głównie wyższą sprzedażą złomu (m.in. odpadów z działalności remontowej) przez PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz wyższą sprzedażą towarów w szczególności węgla przez CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.

Wzrost pozostałych przychodów operacyjnych o 6,6 mln zł, tj. o 16,9% r/r na skutek wyższych otrzymanych kar i odszkodowań w wysokości 4,5 mln zł, tj. o 31,1% r/r, głównie od kontrahentów Spółki za realizację przewozów niezgodnie z umową.

Koszty działalności operacyjnej

Tabela 40 Koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015		Zmiana 2017 - 2016	Tempo zmian 2017/2016
			(przekształcone*)			
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	546 885	621 592	648 982	382 791	-74 707	-12,0%
Zużycie materiałów i energii	706 468	675 000	696 994	594 010	31 468	4,7%
Usługi obce	1 618 716	1 573 059	1 501 160	1 315 778	45 657	2,9%
Podatki i opłaty	38 987	36 256	38 597	40 759	2 731	7,5%
Koszty świadczeń pracowniczych	1 508 716	1 442 301	1 484 764	1 698 873	66 415	4,6%
Pozostałe koszty rodzajowe	57 580	55 494	53 854	43 955	2 087	3,8%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	39 132	22 066	25 654	38 203	17 066	77,3%
Pozostałe koszty operacyjne	67 127	117 572	48 217	39 039	-50 445	-42,9%
Razem koszty działalności operacyjnej	4 583 611	4 543 340	4 498 222	4 153 408	40 271	0,9%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

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

Tabela 41 Skorygowane koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017 skorygowane*****	2016 skorygowane****	2015		Zmiana 2017 - 2016	Tempo zmian 2017/2016
			(przekształcone*)			
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	574 299	587 475	470 323	382 791	-13 176	-2,2%
Zużycie materiałów i energii	706 468	675 000	696 994	594 010	31 468	4,7%
Usługi obce	1 618 716	1 573 059	1 501 160	1 315 778	45 657	2,9%
Podatki i opłaty	38 987	36 256	38 597	40 759	2 731	7,5%
Koszty świadczeń pracowniczych	1 508 716	1 442 301	1 414 585	1 433 543	66 415	4,6%
Pozostałe koszty rodzajowe	57 580	55 494	53 854	43 955	2 087	3,8%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	39 132	22 066	25 654	38 203	17 066	77,3%
Pozostałe koszty operacyjne	67 127	44 912	48 217	39 039	22 215	49,5%
Razem koszty działalności operacyjnej	4 611 025	4 436 562	4 249 384	3 888 077	174 462	3,9%

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

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

** dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego I Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 265,3 mln zł,

*** dane w 2015 r. prezentacyjnie skorygowano o koszty wynikające z wdrożonego II Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie podjętych Uchwał Zarządów oraz Rad Nadzorczych spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., w kwocie 70,2 mln zł, a także o utratę wartości aktywów trwałych i aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży w kwocie 178,7 mln zł,

**** dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnia odpis na środkach trwałych w kwocie 35,0 mln zł oraz zmniejszoną z tego tytułu amortyzację w II pół. 2016 w wysokości 0,9 mln zł), który został opisany w **Nocie 12.1. SSF** 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.),

***** dane w 2017 r. 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**).

W 2017 r. koszty działalności operacyjnej Grupy wzrosły o 40,3 mln zł, tj. o 0,9% r/r, do poziomu 4 583,6 mln zł. Skorygowane koszty działalności operacyjnej wzrosły o 174,5 mln zł, tj. o 3,9% r/r, głównie na skutek wzrostu kosztów świadczeń pracowniczych, usług obcych oraz materiałów i energii.

W 2017 r. odnotowano spadek kosztów amortyzacji i odpisów aktualizujących o 74,7 mln zł, tj. o 12,0% r/r do poziomu 546,9 mln zł głównie w wyniku zaistnienia zdarzeń jednorazowych w 2017 r. oraz 2016 r. Skorygowane koszty amortyzacji i odpisy aktualizujące wyniosły w 2017 r. 574,3 mln zł wobec 587,5 mln zł w 2016 r., co oznacza spadek o 13,2 mln zł, tj. o 2,2% r/r.

W 2017 r. o 31,5 mln zł, tj. o 4,7% r/r zwiększyły się koszty zużycia materiałów i energii głównie z powodu wyższych przewozów towarowych. Koszty zużycia paliwa wzrosły o 30,0 mln zł, tj. o 18,6% 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 1,3 mln zł, tj. o 0,3% r/r również na skutek wzrostu przewozów, przy niższym jednostkowym koszcie zmiennym oraz przy poprawie efektywności przewozów, w efekcie poprawy miernika jednostkowego zużycia energii trakcyjnej w kraju.

W analizowanym okresie 2017 r. odnotowano wzrost kosztów usług obcych o 45,7 mln zł, tj. o 2,9% r/r do poziomu 1 618,7 mln zł. Głównym powodem wyższych ww. kosztów był wzrost kosztów usług dostępu do linii zarządców infrastruktury o 49,0 mln zł, tj. o 7,3% r/r, spowodowany wyższymi przewozami towarowymi. Jednocześnie w ramach kosztów usług obcych nastąpił spadek kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 16,2 mln zł, tj. o -8,8% r/r, w wyniku niższych kosztów czynszów za najmowany tabor (mniejszy wynajem wagonów w AWT w wyniku kończenia obowiązywania wcześniejszych długoterminowych umów najmu i zwiększone wykorzystanie własnego taboru), spadku kosztów czynszów nieruchomości na skutek rezygnacji z dzierżawy zbędnych nieruchomości.

Podatki i opłaty w 2017 r. wzrosły w odniesieniu do analogicznego okresu 2016 r. o 2,7 mln zł, tj. o 7,5% r/r na skutek niskiej bazy, tj. przesunięcia na styczeń 2016 r. zwrotu zagranicznego podatku VAT z 2015 r. w PKP CARGO S.A.

W 2017 r. odnotowano wzrost o 66,4 mln zł, tj. o 4,6% r/r kosztów świadczeń pracowniczych, które osiągnęły poziom 1 508,7 mln zł wobec 1 442,3 mln zł w 2016 r. Wyższy poziom kosztów świadczeń pracowniczych, przy spadku przeciętnego zatrudnienia w Grupie o 163 etatów, tj. o 0,7% r/r, wynikał głównie z podwyżek wynagrodzeń w spółkach Grupy PKP CARGO (PKP CARGO S.A., PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MAŁASZEWICZE Sp. z o.o., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz CARGOTOR Sp. z o.o., PKP CARGO CONNECT Sp. o.o. oraz Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.) oraz aktualizacji wyceny aktuarialnej rezerw na świadczenia pracownicze. Zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **4.5 „Informacje dotyczące zatrudnienia”**.

Pozostałe koszty rodzajowe w 2017 r. wzrosły w odniesieniu do analogicznego okresu 2016 r. o 2,1 mln zł, tj. o 3,8% r/r, głównie z powodu wzrostu kosztów z tytułu ubezpieczeń o 1,3 mln zł, tj. o 10,9% r/r, na skutek wyższych składek na ubezpieczenie.

W 2017 r. wartość sprzedanych towarów i materiałów wzrosła o 17,1 mln zł, tj. o 77,3% do poziomu 39,1 mln zł w ślad za wzrostem przychodów ze sprzedaży towarów i materiałów.

Pozostałe koszty operacyjne w 2017 r. wyniosły 67,1 mln zł i spadły o 50,4 mln zł, tj. o 42,9% r/r, głównie z powodu odpisu aktualizującego należności od OKD w wysokości 72,7 mln zł w 2016 r. Skorygowane pozostałe koszty operacyjne wzrosły o 22,2 mln zł, tj. o 49,5% r/r, głównie w pozycji pozostałych rezerw, gdzie utworzono w 2017 r. rezerwę na umowy rodzące obciążenia, co zostało szczegółowo zaprezentowane w **Nocie 27 SSF**.

Wynik na działalności operacyjnej

W wyniku opisanych powyżej zmian przychodów i kosztów działalności operacyjnej, wynik na działalności operacyjnej w 2017 r. wyniósł 155,0 mln zł i wzrósł o 287,1 mln zł r/r. Skorygowany wynik na działalności operacyjnej wyniósł 127,6 mln zł i wzrósł o 152,9 mln zł r/r.

EBITDA

Wynik na działalności operacyjnej powiększony o pozycję „Amortyzacja i odpisy aktualizujące” określany jako EBITDA, wyniósł 701,9 mln zł w 2017 r. i wzrósł o 212,4 mln zł, tj. o 43,4% r/r. Korekta aktualizacji wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązania części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego w 2017 r. nie wpływa na wynik EBITDA.

Działalność finansowa

Tabela 42 Działalność finansowa Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017 (tys. zł)

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
			(przekształcone*)		2017 - 2016	2017/2016
Przychody finansowe	20 167	38 925	14 723	33 812	-18 759	-48,2%
Koszty finansowe	59 540	61 239	66 397	62 099	-1 700	-2,8%
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	806	3 461	4 416	881	-2 655	-76,7%
Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostkach wycenianych metodą praw własności	-	-	1 865	-	-	-
Wynik na działalności finansowej	-38 567	-18 853	-45 392	-27 406	-19 714	-

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

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

W 2017 r. Grupa odnotowała stratę na działalności finansowej w wysokości 38,6 mln zł wobec 18,9 mln zł straty w 2016 r. Główną przyczyną pogorszenia się wyniku z działalności finansowej był spadek o 31,8 mln zł r/r przychodów z wyceny zobowiązania z tytułu opcji "put" na udziały niedające kontroli. Szczegóły w zakresie wyceny opcji zostały zaprezentowane w **Nocie 23 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 r. Dodatkowo w 2017 r. w wyniku zmian kursów walutowych wynik netto z tytułu różnic kursowych zwiększył się o 10,4 mln zł r/r.

Szczegóły zaprezentowano w **Nocie 8 SSF**.

Wynik przed opodatkowaniem

Wynik przed opodatkowaniem Grupy PKP CARGO wyniósł 116,4 mln zł w 2017 r. i wzrósł o 267,4 mln zł r/r. Skorygowany wynik przed opodatkowaniem Grupy PKP CARGO w 2017 r. wyniósł 89,0 mln zł i wzrósł o 133,2 mln zł r/r. W wyniku zmian opisanych powyżej.

Podatek dochodowy

W 2017 r. Grupa PKP CARGO wykazała podatek dochodowy w kwocie 34,8 mln zł, z czego podatek bieżący wynosił 58,1 mln zł, zaś odroczony podatek dochodowy -23,5 mln zł. Korekta aktualizacji wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego oraz rozwiązania części odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników taboru kolejowego pomniejszyła podatek dochodowy o 5,2 mln zł, do wysokości 29,6 mln zł. Wzrost obciążeń podatkowych wynika ze wzrostu wyniku Grupy PKP CARGO.

Wynik netto

Wynik netto Grupy PKP CARGO wyniósł 81,7 mln zł w 2017 r. i wzrósł o 215,4 mln zł r/r. Skorygowany wynik netto Grupy PKP CARGO w 2017 r. wyniósł 59,5 mln zł i wzrósł o 100,9 mln zł r/r na skutek opisanych powyżej zmian przychodów, kosztów oraz zapłaconego podatku dochodowego.

5.2.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów Grupy PKP CARGO

AKTYWA

Tabela 43 Analiza pozioma i pionowa aktywów Grupy PKP CARGO (tys. zł)

	Stan na 31/12/2017	Stan na	Stan na	Stan na	Struktura aktywów		Zmiana	Tempo
		31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/ 2017	31/12/ 2016	2017 - 2016	2017/ 2016
		(przekształcone*)	(przekształcone*)	(przekształcone*)				
AKTYWA								
Aktywa trwałe								
Rzeczowe aktywa trwałe	4 687 982	4 700 550	4 719 748	4 044 606	70,6%	72,2%	-12 568	-0,3%
Aktywa niematerialne	43 927	55 831	66 437	58 268	0,7%	0,9%	-11 904	-21,3%
Wartość firmy	-	-	-	2 712	0,0%	0,0%	-	-
Nieruchomości inwestycyjne	1 205	1 257	1 309	1 362	0,0%	0,0%	-52	-4,2%
Inwestycje wyceniane metodą praw własności	53 610	58 219	57 240	35 246	0,8%	0,9%	-4 609	-7,9%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	1 836	2 223	5 074	-	0,0%	0,0%	-387	-17,4%
Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe	10 537	8 649	9 849	6 051	0,2%	0,1%	1 888	21,8%
Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe	14 726	25 987	32 666	14 645	0,2%	0,4%	-11 261	-43,3%
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	133 583	107 554	104 587	91 575	2,0%	1,7%	26 029	24,2%
Aktywa trwałe razem	4 947 406	4 960 270	4 996 910	4 254 465	74,5%	76,2%	-12 864	-0,3%
Aktywa obrotowe								
Zapasy	148 464	121 189	128 513	115 298	2,2%	1,9%	27 275	22,5%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	729 535	639 866	654 116	519 030	11,0%	9,8%	89 669	14,0%
Należności z tytułu podatku dochodowego	115	2 793	2 748	3 053	0,0%	0,0%	-2 678	-95,9%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe	263 670	892	4 046	306 383	4,0%	0,0%	262 778	29472,7%
Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe	35 593	27 277	13 281	28 246	0,5%	0,4%	8 317	30,5%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	516 776	755 919	276 191	429 178	7,8%	11,6%	-239 143	-31,6%
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	-	44 061	17 560	0,0%	0,0%	-	-
Aktywa obrotowe razem	1 694 153	1 547 936	1 122 956	1 418 748	25,5%	23,8%	146 217	9,4%
Aktywa razem	6 641 559	6 508 206	6 119 866	5 673 213	100,0%	100,0%	133 354	2,0%

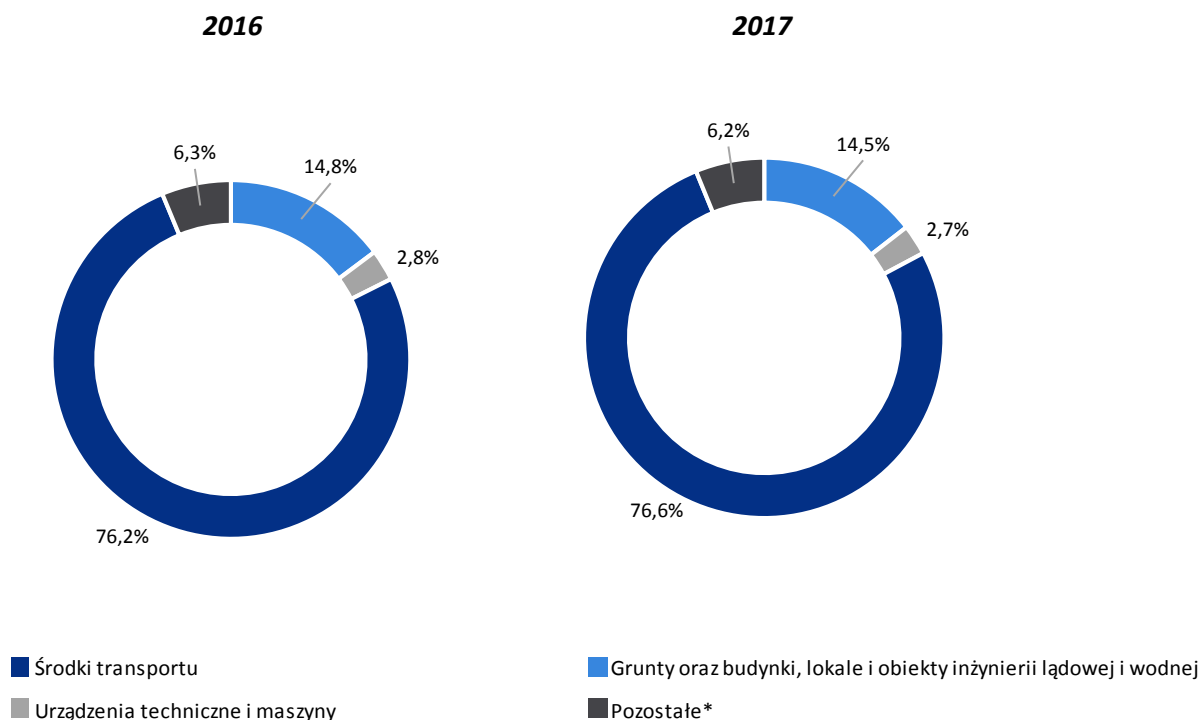
Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 4 SSF](#) dotyczy roku 2016 oraz 2015, natomiast dla roku 2014 przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w [Nocie 5 SSF](#) za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 r.

Aktywa trwałe

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę aktywów trwałych w 2016 r. oraz w 2017 r.

Rysunek 30 Struktura aktywów trwałych Grupy PKP CARGO w 2016 r. i 2017 r.



* Pozycja pozostałe zawiera: aktywa niematerialne, nieruchomości inwestycyjne, inwestycje wyceniane metodą praw własności, należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności, pozostałe długoterminowe aktywa finansowe, pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe, aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego, inne środki trwałe, środki trwałe w budowie

Źródło: Opracowanie własne

W 2017 r. największy udział w strukturze aktywów trwałych posiadały środki transportu stanowiące 76,6% struktury aktywów trwałych. W porównaniu do 2016 r. udział środków transportu wzrósł o 0,4 p.p. Wśród pozostałych pozycji wyróżniono grunty oraz budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej z 14,5% udziałem w 2017 r. wobec 14,8% w 2016 r. Pozostałe pozycje tj.: urządzenia techniczne i maszyny oraz pozostałe stanowiły w 2017 r. 8,9% aktywów trwałych.

Największy udział w sumie bilansowej mają rzeczowe aktywa trwałe, które na koniec 2017 r. stanowiły 70,6% sumy aktywów wobec 72,2% na koniec 2016 r. Wśród rzeczowych aktywów trwałych dominujący udział posiadają środki transportu (głównie lokomotywy i wagony), których wartość na koniec 2017 r. wyniosła 3 790,4 mln zł i była wyższa o 13,0 mln zł, tj. o 0,3% w porównaniu ze stanem na koniec 2016 r. Udział środków transportu w rzeczowych aktywach trwałych na koniec 2017 r. wyniósł 80,9% wobec 80,4% na koniec 2016 r.

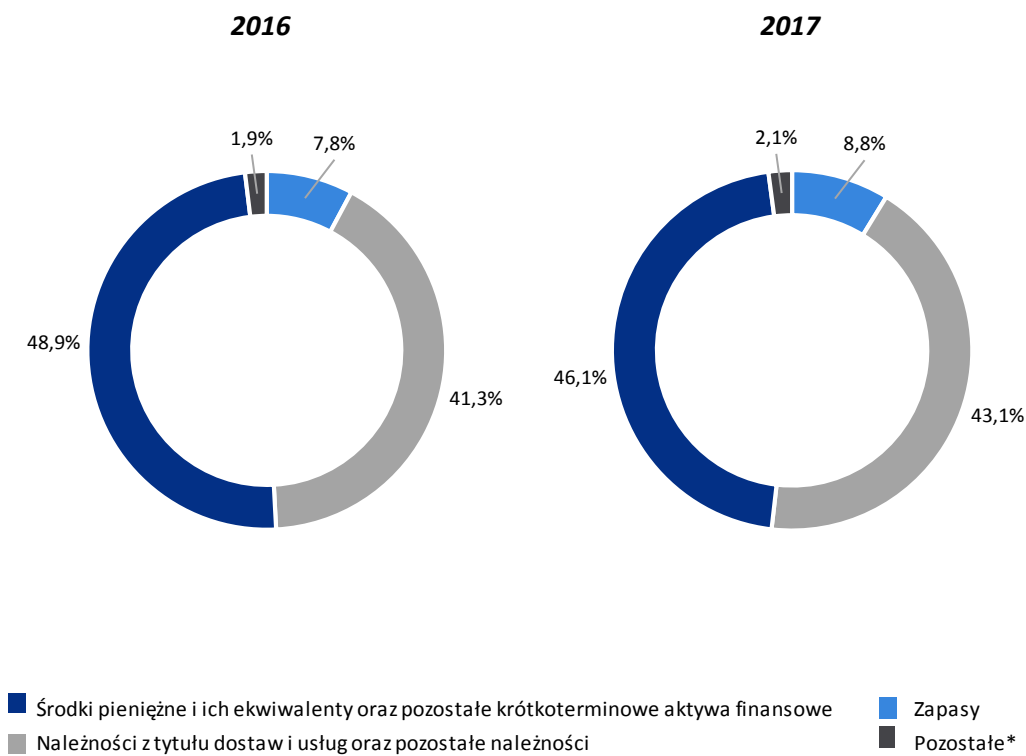
Z pozostałych zmian jakie nastąpiły w pozycji rzeczowych aktywów trwałych największe ruchy dotyczyły: budynków, lokali i obiektów inżynierii lądowej i wodnej - spadek o 11,5 mln zł, tj. o 2,0% r/r. Szczegóły zmian pozostałych pozycji rzeczowych aktywów trwałych zaprezentowano w [Nocie 10 SSF](#).

Aktywa niematerialne spadły o 11,9 mln zł, tj. o 21,3% r/r, co w głównej mierze jest związane z umorzeniem aktywów niematerialnych głównie licencji na oprogramowanie komputerowe. Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego wzrosły w 2017 r. w porównaniu do 2016 r. o 26,0 mln zł, tj. o 24,2% r/r w wyniku różnic przejściowych. Szczegóły zaprezentowano w [Nocie 9 SSF](#).

Aktywa obrotowe

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę aktywów obrotowych razem w 2016 r. oraz w 2017 r.

Rysunek 31 Struktura aktywów obrotowych Grupy PKP CARGO w 2016 r. i 2017 r.



* Pozycja pozostałe zawiera: należności z tytułu podatku dochodowego, pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe oraz aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży

Źródło: Opracowanie własne

W 2017 r. największy udział w strukturze aktywów obrotowych posiadały środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe, tj. 46,1%, których udział spadł w porównaniu do 2016 r. o 2,8 p.p. Drugą największą pozycję w aktywach obrotowych w 2017 r. stanowiły należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności, tj. 43,1% przy 41,3% udziału w 2016 r. Pozostałe pozycje: zapasy oraz pozostałe wyniosły w 2017 r. 10,9% w 2017 r. wobec 9,7% w 2016 r.

Aktywa obrotowe zwiększyły się na koniec 2017 r. o 146,2 mln zł, tj. o 9,4% r/r w stosunku stanu na koniec 2016 r. Na poziom aktywów obrotowych w 2017 r. największy wpływ miały należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności wyższe o 89,7 mln zł, tj. o 14,0% r/r oraz zapasy wzrost o 27,3 mln zł, tj. o 22,5% r/r. Dodatkowo w aktywach obrotowych miała miejsce reklasyfikacja ze środków pieniężnych i ich ekwiwalentów do pozycji pozostałych krótkoterminowych aktywów finansowych (założono lokaty bankowe). Główne przyczyny zmiany poziomu ww. pozycji wynikały ze zmian w Jednostce dominującej zostały opisane w rozdziale „5.1.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.”.

PASYWA

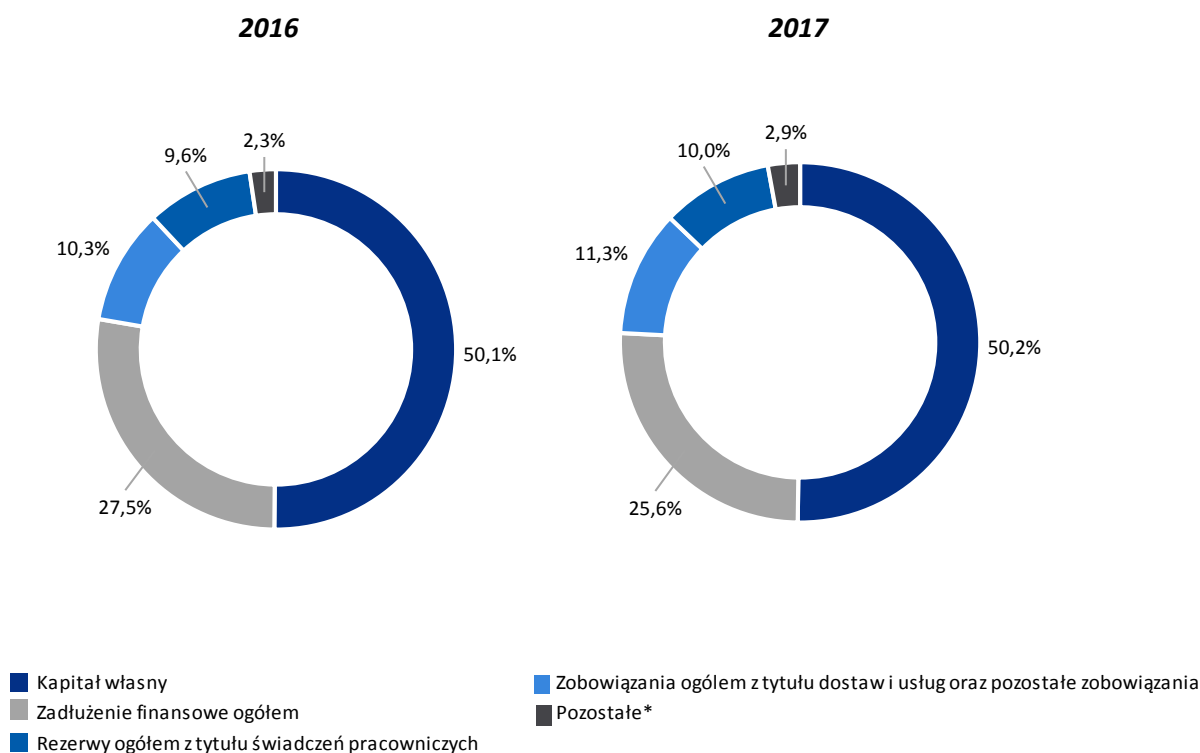
Tabela 44 Analiza pozioma i pionowa pasywów Grupy PKP CARGO (tys. zł)

	Stan na 31/12/2017	Stan na	Stan na	Stan na	Struktura pasywów		Zmiana 2017 - 2016	Tempo zmian 2017/ 2016
		31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/ 2017	31/12/ 2016		
		(przekształcone*)	(przekształcone*)	(przekształcone**)				
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA								
Kapitał własny								
Kapitał zakładowy	2 239 346	2 239 346	2 239 346	2 239 346	33,7%	34,4%	0	0,0%
Kapitał zapasowy	619 306	618 666	619 407	615 343	9,3%	9,5%	640	0,1%
Pozostałe składniki kapitału własnego	4 872	11 447	-2 779	-48 617	0,1%	0,2%	-6 575	-57,4%
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	59 896	60 494	32 024	-	0,9%	0,9%	-598	-1,0%
Zyski zatrzymane	411 358	330 325	463 356	515 392	6,2%	5,1%	81 033	24,5%
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 334 778	3 260 278	3 351 354	3 321 464	50,2%	50,1%	74 500	2,3%
Kapitał przypadający udziałom niedającym kontroli	-	-	-	55 238	-	-	-	-
Razem kapitał własny	3 334 778	3 260 278	3 351 354	3 376 702	50,2%	50,1%	74 500	2,3%
Zobowiązania długoterminowe								
Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	1 312 629	1 273 605	460 577	208 077	19,8%	19,6%	39 025	3,1%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	91 055	140 923	193 500	190 836	1,4%	2,2%	-49 869	-35,4%
Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	1 578	1 845	25 953	67 982	0,0%	0,0%	-268	-14,5%
Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	558 547	525 571	603 621	687 775	8,4%	8,1%	32 976	6,3%
Pozostałe rezerwy długoterminowe	22 446	26 420	28 886	8 416	0,3%	0,4%	-3 974	-15,0%
Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe	-	1 042	155 198	-	0,0%	0,0%	-1 042	-100,0%
Zobowiązanie z tytułu odroczonego podatku dochodowego	107 418	106 675	118 353	2 328	1,6%	1,6%	743	0,7%
Zobowiązania długoterminowe razem	2 093 673	2 076 081	1 586 088	1 165 414	31,5%	31,9%	17 591	0,8%
Zobowiązania krótkoterminowe								
Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki	249 701	197 803	253 592	92 123	3,8%	3,0%	51 898	26,2%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu	48 040	59 567	65 416	127 742	0,7%	0,9%	-11 527	-19,4%
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	749 736	670 021	739 509	541 912	11,3%	10,3%	79 715	11,9%
Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych	104 006	99 256	100 383	338 618	1,6%	1,5%	4 750	4,8%
Pozostałe rezerwy krótkoterminowe	59 726	24 950	17 856	24 214	0,9%	0,4%	34 776	139,4%
Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe	272	118 889	2 174	3 934	0,0%	1,8%	-118 617	-99,8%
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	1 627	1 361	3 494	2 554	0,0%	0,0%	266	19,5%
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 213 108	1 171 847	1 182 424	1 131 097	18,3%	18,0%	41 261	3,5%
Zobowiązania razem	3 306 781	3 247 928	2 768 512	2 296 511	49,8%	49,9%	58 853	1,8%
Pasywa razem	6 641 559	6 508 206	6 119 866	5 673 213	100,0%	100,0%	133 354	2,0%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

* przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 4 SSF** dotyczy roku 2016 oraz 2015, natomiast dla roku 2014 przekształcenie danych zostało szczegółowo opisane w **Nocie 5 SSF** za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 r.

Rysunek 32 Struktura pasywów Grupy PKP CARGO w 2016 r. i 2017 r.



* Pozycja pozostałe zawiera: pozostałe rezerwy długoterminowe i krótkoterminowe, zobowiązanie z tytułu odroczonego podatku dochodowego oraz zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego

Źródło: Opracowanie własne

Największy udział w strukturze pasywów posiadał w 2017 r. kapitał własny, tj. 50,2%. W porównaniu do 2016 r. udział ten był wyższy o 0,1 p.p. Drugą największą pozycję w pasywach w 2017 r. stanowiło zadłużenie finansowe 25,6%, które spadło w porównaniu do 2016 r. o 1,9 p.p., głównie z powodu spadku pozostałych krótkoterminowych zobowiązań finansowych w wyniku realizacji opcji sprzedaży udziałów w AWT B.V. przez Minezit SE. Pozostałe pozycje: zobowiązania ogółem z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania, rezerwy ogółem z tytułu świadczeń pracowniczych w 2017 r. stanowiły odpowiednio 11,3% oraz 10,0%, natomiast w 2016 r. odpowiednio 10,3% oraz 9,6%. Udział pozostałych pozycji wyniósł 2,9% w 2017 r. i spadł o 0,6 p.p. w porównaniu do 2016 r.

Kapitały własne

Na koniec 2017 r. kapitały własne wyniosły 3 334,8 mln zł i były wyższe o 74,5 mln zł, tj. o 2,3% r/r w porównaniu do stanu na koniec 2016 r. Na wzrost poziomu kapitału własnego wpłynęło zwiększenie zysków zatrzymanych o 81,0 mln zł, tj. o 24,5% r/r, głównie z powodu zanotowania dodatniego wyniku finansowego za 2017 r., przy spadku pozostałych składników kapitału własnego o 6,6 mln zł r/r.

Zobowiązania długoterminowe

Zobowiązania długoterminowe na koniec 2017 r. wzrosły o 17,6 mln zł wobec 2016 r., tj. o 0,8% r/r. Długoterminowe kredyty i pożyczki wzrosły o 39,0 mln zł, tj. o 3,1% r/r, co ma związek z zaciągnięciem oraz spłatami kredytów głównie przez Jednostkę dominującą. Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu spadają o 49,9 mln zł, tj. o 35,4% r/r, głównie na skutek sukcesywnych spłat zgodnie z harmonogramami. Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych zwiększyły się o 33,0 mln zł, tj. o 6,3% r/r, co ma związek z aktualizacją rezerw pracowniczych na skutek wyceny aktuarialnej. Zmiany w powyższych pozycjach są pochodną zmian w Jednostce dominującej i zostały opisane w rozdziale **5.1.2 „Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.”**.

Zobowiązania krótkoterminowe

Zobowiązania krótkoterminowe wzrosły na koniec 2017 r. w porównaniu do stanu na koniec 2016 r. o 41,3 mln zł, tj. o 3,5% r/r. Największe zmiany odnotowano w pozycjach:

- krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki – wzrost o 51,9 mln zł, tj. o 26,2% r/r, co miało związek z zaciągnięciami kredytów oraz przeklasyfikowaniem z pozycji długoterminowych kredytów bankowych i pożyczek zgodnie z harmonogramami spłat,
- krótkoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania – wzrost o 79,7 mln zł, tj. o 11,9% r/r, są głównie pochodną zmian w Jednostce dominującej, które zostały opisane w rozdziale 5.1.2 „Charakterystyka struktury aktywów i pasywów PKP CARGO S.A.”.
- pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe – spadek o 118,6 mln zł, tj. o 99,8% r/r, głównie z powodu skorzystania przez Minezit S.E., z posiadanej opcji put na sprzedaż 20% udziałów w AWT B.V.,
- pozostałe rezerwy krótkoterminowe – wzrost o 34,8 mln zł, tj. o 139,4% r/r, głównie z powodu zawiązania rezerwy na zobowiązania z tytułu rozliczeń VAT, co zostało szczegółowo opisane w **Nocie 27 SSF**.

5.2.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

W tabeli poniżej zaprezentowano podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017.

Tabela 45 Podstawowe pozycje sprawozdania z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
			(przekształcone*)		2017 - 2016	2017/2016
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	600 739	380 049	387 502	559 932	220 690	58,1%
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-740 017	-568 567	-515 199	-238 743	-171 450	-
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-99 428	663 860	-29 447	-155 711	-763 288	-
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-238 706	475 342	-157 144	165 478	-714 048	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	755 919	276 191	429 178	263 700	479 728	173,7%
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	-437	4 386	4 157	-	-4 823	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego	516 776	755 919	276 191	429 178	-239 143	-31,6%

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2016 roku sporządzone według MSSF UE, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2015 roku sporządzone według MSSF UE

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

Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej

W 2017 r. przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej wyniosły 600,7 mln zł przy 380,0 mln zł w 2016 r. Prezentowane przepływy osiągnięto przy wyniku brutto na poziomie 116,4 mln zł oraz amortyzacji rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych i utracie wartości aktywów w wysokości 546,9 mln zł. Ponadto największe zmiany wpływające na zmniejszenie wartości środków pieniężnych z działalności operacyjnej zanotowano z tytułu zwiększenia się salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności o 94,8 mln zł proporcjonalnie do wyższych przychodów, a także na skutek zapłaconego podatku dochodowego w kwocie 55,3 mln zł. Saldo zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań zwiększyło się o 48,6 mln zł, proporcjonalnie do wzrostu kosztów. Dodatkowo na środki pieniężne z działalności operacyjnej wpłynęło zwiększenie o 68,5 mln zł stanu rezerw, głównie pracowniczych.

Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej

W 2017 r. środki pieniężne netto wykorzystane w związku z działalnością inwestycyjną wyniosły -740,0 mln zł wobec -568,6 mln zł w 2016 r. Istotnymi inwestycjami Grupy PKP CARGO są wydatki na nabycia rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych, na które Grupa wydała w 2017 r. 511,1 mln zł, wobec 588,1 mln zł w 2016 r. Istotny udział

w przepływach inwestycyjnych Grupy miała Jednostka dominująca, szerszy opis przepływów PKP CARGO S.A. zaprezentowano w rozdziale „5.1.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych PKP CARGO S.A.”

Przepływy pieniężne z działalności finansowej

Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej w 2017 r. wyniosły -99,4 mln zł wobec 663,9 mln zł w 2016 r. Z tytułu zaciągniętych kredytów w 2017 r. osiągnięto wpływy w wysokości 366,3 mln zł, przy 1 004,6 mln zł w 2016 r. W 2017 r. suma wydatków pieniężnych z tytułu leasingów oraz spłat kredytów i pożyczek wraz z odsetkami wyniosła 349,0 mln zł, wobec 350,6 mln zł w 2016 r.

Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017.

Tabela 46 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
			(przekształcone*)		2017 - 2016	2017/2016
Marża EBITDA ¹	14,8%	11,1%	15,5%	11,8%	3,7 p.p.	33,5%
Marża wyniku netto ²	1,7%	-3,0%	0,7%	1,8%	4,8 p.p.	-
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,3	2,1	1,2	-0,2	-0,8	-37,9%
ROA ⁴	1,2%	-2,1%	0,5%	1,4%	3,3 p.p.	-
ROE ⁵	2,4%	-4,1%	0,9%	2,3%	6,6 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	244,7	238,4	233,3	243,9	6,3	2,6%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1 460,0	1 436,0	1 500,0	1 481,0	24,0	1,7%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	15,2	14,8	14,9	15,4	0,4	2,7%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	1 332,2	1 216,7	1 224,2	1 105,5	115,5	9,5%

Źródło: Opracowanie własne

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



Tabela 47 Skorygowane wybrane wskaźniki finansowe Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017

Wyszczególnienie	2017	2016	2015	2014	Zmiana	Tempo zmian
	skorygowane****	skorygowane****	skorygowane*** (przekształcone*)	skorygowane**	2017 - 2016	2017/2016
Marża EBITDA ¹	14,8%	12,7%	14,4%	18,0%	2,1 p.p.	16,2%
Marża wyniku netto ²	1,3%	-0,9%	2,1%	6,9%	2,2 p.p.	-
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	1,3	1,8	1,3	-0,1	-0,5	-28,7%
ROA ⁴	0,9%	-0,6%	1,5%	5,2%	1,5 p.p.	-
ROE ⁵	1,8%	-1,3%	2,8%	8,7%	3,1 p.p.	-

Źródło: Opracowanie własne

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

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

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

**** dane w 2016 r. prezentacyjnie skorygowano o odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 34,1 mln zł (korekta uwzględnienia odpisu 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

***** dane w 2017 r. 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**), 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. Punkty od 1 do 9 tyczą się wybranych wskaźników finansowych i operacyjnych Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017, natomiast punkty od 1 do 5 tyczą się skorygowanych wybranych wskaźników finansowych Grupy PKP CARGO za lata 2014 – 2017.

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 bruttotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
8. Obliczona jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
9. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez Grupę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.



W 2017 r. kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy wyższe, niż w analogicznym okresie 2016 r. z przyczyn opisanych powyżej. Poprawił się również wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA, który spadł do poziomu 1,3 na koniec 2017 r. z poziomu 2,1 na koniec 2016 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 2016 r. z przyczyny opisanej powyżej.

W 2017 r. średniodobowy przebieg lokomotyw wynosił 244,7 km/dobę, natomiast w 2016 r. 238,4 km/dobę. Poprawa wskaźnika wynika z optymalizacji procesu przewozowego.

Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą w 2017 r. wyniósł 1 460,0 ton i wzrósł o 24,0 ton, tj. o 1,7% r/r. Jest to efekt lepszego wykorzystania lokomotyw i optymalizacji procesu przewozowego.

W 2017 r. średniodobowy czas pracy lokomotyw wynosił 15,2 godz./dobę, natomiast w 2016 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 2017 r. był wyższy w porównaniu do 2016 r. o 115,5 tys.tkm/zatrudnionego, tj. o 9,5% r/r, na co wpłynął przede wszystkim wzrost pracy przewozowej o 8,7% r/r, przy spadku zatrudnienia o 0,7% r/r.

5.3 Informacje o majątku produkcyjnym

5.3.1 Tabor

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

Wagony i tabor trakcyjny to główne elementy majątku produkcyjnego Grupy PKP CARGO. Zmiany w ilościanach taboru wynikają bezpośrednio z działań takich jak kasacja i sprzedaż taboru oraz 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 2017 r. nastąpił spadek liczby lokomotyw w Grupie, wynikający z ich sprzedaży. Spadek liczby wagonów posiadanych na własność wynika z likwidacji zbędnego taboru ze względu na stan techniczny (wykreślenie z ewidencji).

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów wg rodzaju i własności w latach 2014-2017.

Tabela 48 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności

Wyszczególnienie	31/12/2017	30/09/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	Zmiana 2017- 2016	Zmiana w IV kwartale 2017
lokomotywy spalinowe	1 272	1 374	1 398	1 429	1 300	-126	-102
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	1 076	1 178	1 200	1 231	1 256	-124	-102
lokomotywy elektryczne	1 062	1 098	1 173	1 173	1 162	-111	-36
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	1 048	1 088	1 161	1 158	1 162	-113	-40
Razem	2 334	2 472	2 571	2 602	2 462	-237	-138
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	2 124	2 266	2 361	2 389	2 418	-237	-142
lokomotywy posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	2 319	2 462	2 556	2 579	2 451	-237	-143
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	2 124	2 266	2 360	2 380	2 409	-236	-142
lokomotywy w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	15	10	15	23	11	0	5
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	0	0	1	9	9	-1	0
Razem	2 334	2 472	2 571	2 602	2 462	-237	-138
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	2 124	2 266	2 361	2 389	2 418	-237	-142

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 49 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. wagonów wg własności

Wyszczególnienie	31/12/2017	30/09/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	Zmiana 2017- 2016	Zmiana w IV kwartale 2017
wagony posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	63 737	64 166	64 519	64 907	62 086	-782	-429
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	60 268	60 672	60 954	61 324	61 593	-686	-404
wagony w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	1 023	962	1 167	1 868	0	-144	61
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	0	0	0	0	0	0	0
Razem	64 760	65 128	65 686	66 775	62 086	-926	-368
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	60 268	60 672	60 954	61 324	61 593	-686	-404

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 23 września 2015 r. z Konsorcjum, w skład którego wchodzi Siemens Sp. z o.o. oraz Siemens A.G. z siedzibą, została podpisana umowa na dostawę 15 szt. lokomotyw wielosystemowych z terminami dostaw w okresie od 31 stycznia 2016 r. do 30 czerwca 2017 r. (zamówienie podstawowe) z opcją zakupu dodatkowych 5 lokomotyw z zachowaniem cen jak dla zamówienia podstawowego, przy czym decyzję o skorzystaniu z opcji PKP CARGO S.A. zobowiązana była podjąć najpóźniej do dnia 31 grudnia 2017 r. (zamówienie opcjonalne). Wszystkie lokomotywy (15 szt.) zostały dostarczone.

PKP CARGO S.A. planuje sprzedać 2 391 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.

5.3.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowanych przez Grupę używana jest na podstawie umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO oraz przez PKP CARGO S.A. w latach 2014 – 2017.

Tabela 50 Nieruchomości Grupy PKP CARGO oraz PKP CARGO S.A. własne i użytkowane na dzień 31.12.2017 r. wobec stanu na 31.12.2016 r., 31.12.2015 r. oraz na 31.12.2014 r.

Wyszczególnienie	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	Zmiana 2017-2016
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 573	1 584	1 560	1 006	-11
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	566	578	585	583	-11
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m²]	749 492	781 998	794 303	684 945	-32 506
<i>w tym PKP CARGO S.A.</i>	564 091	585 690	592 893	601 269	-21 600

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.

5.4 Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Spółki i Grupy PKP CARGO

5.4.1 Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek

W 2017 r. w Grupie nie wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia umowy kredytowej.

W okresie od 20 lutego do 14 marca 2017 r. cztery Spółki z Grupy PKP CARGO zawarły z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowy o kredyt inwestycyjny do maksymalnej łącznej kwoty 50.500.000,00 zł (WIBOR 3M + marża). Kredyty zostały udzielone na finansowanie i/lub refinansowanie planu inwestycyjnego. Kredyty były dostępne do 19 marca 2017 r. Ostateczny termin spłaty kredytów przypada na dzień 20 grudnia 2021 r.

W dniu 26 maja 2017 r. PKP CARGO S.A. zawarło z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowę o kredyt w rachunku bieżącym do kwoty 100.000.000,00 zł (WIBOR O/N + marża). Kredyt dostępny jest w okresie 12 miesięcy.

W dniu 31 maja 2017 r. upłynął termin spłaty kredytu w rachunku bieżącym, z którego PKP CARGO S.A. korzystało na podstawie umowy kredytowej zawartej w dniu 2 czerwca 2014 r. z mBank S.A.

W dniu 10 sierpnia 2017 r. spółka Advanced World Transport B.V. zawarła ze swoją spółką zależną umowę pożyczki w kwocie 1.000.000,00 EUR (stałe oprocentowanie). Ostateczny termin spłaty pożyczki upływa w dniu 31 grudnia 2018 r.

Szczegóły dotyczące kredytów bankowych oraz pożyczek zostały przedstawione w **Nocie 23 JSF** oraz **Nocie 21 SSF** za 2017 r.

5.4.2 Informacje o udzielonych pożyczkach

W 2017 roku Jednostka Dominująca nie udzielała pożyczek jednostkom powiązanim PKP CARGO.

W dniu 8 lutego 2017 r. PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. udzieliła pożyczki w kwocie 60.000,00 EUR swojej spółce zależnej. Spłata pożyczki nastąpi w terminie 364 dni od daty wypłaty ostatniej transzy pożyczki, nie później niż do dnia 30 czerwca 2018 r. Pożyczka oprocentowana jest wg stopy referencyjnej EURIBOR 1M powiększonej o marżę. Zabezpieczeniem pożyczki jest weksel in blanco wraz z deklaracją wekslową.

W dniu 11 września 2017 r. PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. zawarła aneks do umowy pożyczki z dnia 13 września 2016 r. udzielonej swojej spółce zależnej wydłużający okres spłaty do dnia 31 marca 2018 r.

5.4.3 Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach

W związku z zawartymi kontraktami handlowymi na przewóz towarów Jednostka dominująca zleciła wystawienie gwarancji bankowych na łączną kwotę 14,3 mln zł.

W 2017 r. Jednostka dominująca nie udzielała poręczeń majątkowych dla spółek zależnych.

Na dzień 31 grudnia 2017 r. Grupa Kapitałowa PKP CARGO posiadała zobowiązania pozabilansowe z tytułu udzielonych gwarancji i poręczeń na łączną kwotę 133,3 mln zł.

W 2017 r. kwota obejmowała:

- poręczenia i gwarancje udzielone jednostkom zależnym na rzecz podmiotów trzecich w wysokości 1,5 mln zł,
- poręczenia i gwarancje dotyczące zobowiązań wobec osób trzecich wystawionych w toku bieżącej działalności dotyczą głównie: gwarancji należytego wykonania umowy, gwarancji celnych, wadialnych, gwarancji płatności w wysokości 131,8 mln zł.

Dodatkowe informacje dotyczące zobowiązań warunkowych zostały przedstawione w **Nocie 35 JSF** oraz **Nocie 33 SSF** za 2017 r.

5.4.4 Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych

W badanym okresie w Grupie PKP CARGO nie wystąpiła emisja, wykup i spłata dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych.

5.4.5 Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi

PKP CARGO S.A. i Grupa efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań. W celu zabezpieczenia ewentualnego ryzyka związanego z niedoborem środków pieniężnych w perspektywie krótkoterminowej. W 2017 r. PKP CARGO S.A. posiadała umowy o kredyt w rachunku bieżącym z limitem wynoszącym 100 mln zł.

Elementem wspomagającym efektywne zarządzanie finansami Spółki i Grupy jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej. Generowane zarówno przez Spółkę, jak i przez Grupę nadwyżki środków pieniężnych były inwestowane w lokaty bankowe o oprocentowaniu stałym o terminach zapadalności do ok. 3 miesięcy. Decyzje podejmowane w zakresie lokat bankowych opierają się na maksymalizacji stopy zwrotu oraz bieżącej ocenie kondycji finansowej banków. Struktura aktywów, w tym posiadanych środków pieniężnych oraz inwestycji krótkoterminowych zabezpieczała zdolność Spółki i Grupy do terminowego regulowania zobowiązań.

Efektywnym uzupełnieniem systemu zarządzania finansami w spółkach należących do Grupy PKP CARGO jest wdrożony mechanizm zarządzania koncentracją środków pieniężnych (cash pooling), co pozwala na ograniczenie kosztów ponoszonych w związku z korzystaniem z krótkoterminowych zewnętrznych źródeł finansowania oraz maksymalizowanie przychodów finansowych w związku z posiadaniem nadwyżek pieniężnych.

W III kwartale 2017 r. Spółka zawarła umowę o limit na gwarancje bankowe, na podstawie której istnieje możliwość wystawienia gwarancji na zlecenie dowolnej spółki z Grupy PKP CARGO, co pozwoliło zmniejszyć koszty ponoszone w związku z pozyskiwanymi gwarancjami.

W 2017 r. spółki z Grupy posiadały pełną zdolność do regulowania swoich zobowiązań w terminach ich wymagalności.

5.4.6 Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach Spółki i Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Większość inwestycji finansowych dokonywanych w 2017 r zarówno przez Spółkę, jak i Grupę stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres od kilku dni do 3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych.

5.4.7 Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki i Grupy PKP CARGO

Sytuacja finansowa zarówno Spółki, jak i Grupy jest stabilna i nie wystąpiły żadne negatywne zdarzenia powodujące zagrożenie kontynuacji działalności ani też istotnego pogorszenia sytuacji finansowej.

5.5 Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń

5.5.1 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk



Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

Ryzyko wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych - Jednym z podstawowych działań każdej gospodarki jest transport, którego lądowa odmiana obejmuje przewozy drogowe i kolejowe. Szacuje się, że w Polsce sektor transportu odpowiada bezpośrednio za kreację blisko 6% krajowego PKB⁹³. Tym samym nie dziwi fakt, że dynamika przewozów towarowych jest silnie powiązana z ogólną sytuacją ekonomiczną panującą w całej gospodarce i w poszczególnych jej sektorach. Szybszy wzrost gospodarczy przyczynia się zazwyczaj do postępującego ożywienia w branży transportowej, natomiast osłabienie tempa aktywności ekonomicznej jest często tożsame ze spadkiem dynamiki przewozów. Ma to odniesienie zarówno w stosunku do drogowego, jak i kolejowego transportu towarów.

Działalność przewozowa polegająca na kolejowym transporcie towarów w kraju oraz w komunikacji międzynarodowej jest głównym źródłem przychodów Grupy PKP CARGO.

Z uwagi na obecną strukturę przewozów Grupy PKP CARGO, kluczowa z punktu widzenia zmian transportowanych wolumenów jest sytuacja makroekonomiczna w sektorze przemysłowym, zarówno jeśli chodzi o przetwórstwo przemysłowe, przemysł wydobywczy, jak i produkcję budowlaną.

Dodatkowo, zważywszy na postępującą globalizację światowej gospodarki, a także istotną rolę Polski i Czech w międzynarodowym łańcuchu dostaw, koniunktura gospodarcza w otoczeniu makroekonomicznym (w szczególności w strefie euro będącej głównym partnerem handlowym regionu) jest również istotnym czynnikiem wpływającym na wolumeny przewozów w ruchu międzynarodowym, a tym samym wyniki prowadzonej działalności usługowej Grupy PKP CARGO.

Średnioterminowe perspektywy dla gospodarek Polski, Czech oraz strefy euro pozostają dobre, choć zgodnie z przewidywaniami krajowych i międzynarodowych ośrodków progностycznych, w nadchodzących kwartałach oczekiwać należy lekkiego spowolnienia tempa aktywności ekonomicznej w porównaniu do 2017 roku. W przypadku Polski, do czynników mogących zagrozić silnej dynamice wzrostu PKB należą m.in. szybszy od oczekiwań wzrost inflacji (skutkujący ograniczeniem realnych dochodów rozporządzalnych gospodarstw domowych, a tym samym konsumpcji), bardziej radykalne niż obecnie zakładane tempo podwyżek stóp procentowych oraz niepewne perspektywy związane z dynamiką inwestycji prywatnych. Dodatkowo, zarówno w przypadku gospodarek Polski, jak i Czech, coraz większym ryzykiem dla średniookresowego tempa wzrostu gospodarczego stają się rosnące niedobory siły roboczej, które wpływają na ograniczenie poziomu przyszłej produkcji oraz są obecnie postrzegane przez przedsiębiorstwa jako jedna z głównych barier inwestycyjnych. Kolejnym czynnikiem ryzyka dla zrównoważonego i stabilnego wzrostu gospodarczego w otoczeniu makroekonomicznym w horyzoncie najbliższych kwartałów wydają się być zagrożenia natury politycznej (dalszy przebieg negocjacji w sprawie Brexitu, niestabilna koalicja rządowa w Niemczech, zbliżające się wybory parlamentarne we Włoszech po rozwiązaniu parlamentu w grudniu 2017 r., czy też dalsze dążenia niepodległościowe Katalonii) oraz geopolitycznej (eskalacja napięć na Półwyspie Koreańskim)⁹⁴.

Rezultaty negocjacji pomiędzy Wielką Brytanią a władzami Unii Europejskiej na ostatnim szczycie UE w grudniu 2017 r. (zamknięcie I fazy negocjacji związanej z wzajemnymi rozliczeniami finansowymi, uregulowanie kwestii granicznych pomiędzy Irlandią i Irlandią Płn. oraz praw obywateli UE), zmniejszają w ocenie rynku prawdopodobieństwo tzw. „twardego Brexitu”.

⁹³ w ujęciu wartości dodanej brutto, kategoria „Transport i gospodarka magazynowa”; dane GUS za 2016 r.

⁹⁴ Narodowy Bank Polski „Raport o Inflacji: Listopad 2017”

Niemniej, zważywszy na dość krótki czas na wypracowanie finalnego porozumienia (Wielka Brytania powinna wystąpić z UE w marcu 2019 r.) oraz złożoność tematu polityki handlowej, wokół której będą się w najbliższym czasie toczyć rozmowy możliwe jest, że obawy związane z fiaskiem negocjacji mogą narastać w toku 2018 r. W rezultacie, może to negatywnie wpływać na zachowania rynków finansowych, a pośrednio także na sytuację gospodarczą w Europie (w szczególności Wielkiej Brytanii i jej istotnych partnerów handlowych).

Ceny surowców przemysłowych na rynkach światowych, ogólny stan globalnej gospodarki oraz wewnętrzna polityka ekonomiczna kraju to z kolei czynniki przyczyniające się w największym stopniu do polepszenia lub pogorszenia kondycji gospodarczej Chin, co z kolei silnie wpływa na wahania dynamiki i strukturę handlu towarami i ich transportu w Europie Środkowo-Wschodniej. Zgodnie ze wstępnym szacunkiem PKB za 2017 rok, gospodarka chińska urosła o średnio 6,9% r/r, co jest wynikiem nie tylko znacząco lepszym od oczekiwań rynku z początku 2017 r., ale także wyższym od tempa wzrostu gospodarczego z 2016 r. równego 6,7% r/r⁹⁵. Ponadto, dynamika wzrostu PKB przyspieszyła w ujęciu r/r po raz pierwszy od 2010 r. Przeprowadzane reformy strukturalne, mające na celu ograniczenie skali zadłużenia podmiotów ekonomicznych oraz „zbilansowanie” gospodarki nie wywarły trwałego negatywnego wpływu na kondycję chińskiej gospodarki, w momencie gdy wolniejszy przyrost inwestycji i procesy dostosowawcze na rynku nieruchomości zostały niejako skompensowane przez mocniejszy popyt konsumpcyjny oraz eksport (w wyniku lepszej koniunktury globalnej). Wskaźniki wyprzedzające oraz indeksy koniunktury gospodarczej wskazują obecnie na stabilne krótkookresowe perspektywy dla aktywności chińskiej gospodarki. Niemniej, kontynuacja wspomnianych wyżej reform powinna przyczynić się do dalszego lekkiego spowolnienia tempa wzrostu PKB tego kraju w nadchodzących kwartałach⁹⁶. W rezultacie może to wpłynąć na nieco mniejszą skalę przewozów w ramach tzw. Nowego Jedwabnego Szlaku, realizowanych m.in. przez Grupę PKP CARGO od wschodniej granicy Polski do państw Europy Zachodniej (i z powrotem). Z tego samego powodu niewykluczone jest lekkie zmniejszenie odwozów i dowozów ładunków z lub do Chin transportowanych drogą morską z wykorzystaniem rozwijających się obecnie polskich portów morskich.

Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Rynek przewozów kolejowych jest silnie powiązany z koniunkturą panującą na rynkach paliw stałych (głównie węgla), kruszyw i innych materiałów budowlanych, rud żelaza oraz metali, produktów rafinacji ropy naftowej, a także artykułów chemicznych. Koniunktura na każdym z rynków wpływa bezpośrednio na całkowity wolumen towarów dostępnych do przewozu, a tym samym przekłada się na dynamikę osiąganych wyników Grupy PKP CARGO w zakresie przewiezionej masy towarowej oraz wykonanej pracy przewozowej.

Ze względu na strukturę prowadzonej działalności przewozowej najważniejszą dla Grupy PKP CARGO grupą towarową pozostają paliwa stałe, w tym węgiel kamienny ze średnio 43,4% udziałem w przewozach Grupy PKP CARGO według masy towarowej w 2017 r. Na wielkość przewozów węgla oraz strukturę relacji przewozowych tego surowca wpływ mają takie czynniki jak:

- wielkość produkcji energii elektrycznej oraz udział węgla energetycznego w jej wytwarzaniu, czyli w tzw. miksie energetycznym. Dotyczy to zarówno polskiej, jak i czeskiej gospodarki, a także gospodarek głównych partnerów handlowych będących odbiorcami polskiego i czeskiego węgla (np. Niemcy). Zapotrzebowanie gospodarki na energię elektryczną, której znaczną część konsumuje przemysł, wykazuje silną korelację z poziomem produkcji przemysłowej oraz wzrostem PKB. Według danych pochodzących z Krajowego Systemu Elektroenergetycznego i Rynku Bilansującego w Polsce w 2017 roku wyprodukowano 165 852 GWh energii elektrycznej, co porównując do 2016 roku (162 626 GWh) oznacza wzrost produkcji o 2,0% r/r. Jednocześnie miks energetyczny w 2017 r. okazał się mniej korzystny z punktu widzenia węgla kamiennego (spadek udziału produkcji energii z tego surowca o 1,8 p.p. r/r do poziomu 79 868 GWh), przy równoczesnym silnym wzroście produkcji energii z jej odnawialnych źródeł: elektrowni wodnych (wzrost o 15,4% r/r) oraz wiatrowych (wzrost o 19,2% r/r)⁹⁷.
- poziom produkcji sektora hutniczego, który wykorzystuje węgiel koksujący do produkcji wyrobów stalowych. W całym 2017 r. wyprodukowano w Polsce 10,5 mln ton stali, w porównaniu do 9,2 mln ton wytworzonych w 2016 r., (wzrost o 15,1% r/r)⁹⁸.
- ceny węgla energetycznego i koksującego, na międzynarodowych rynkach, które w średnim i długim okresie mają znaczący wpływ na kondycję sektora górniczego w Polsce i w Czechach, determinując opłacalność wydobycia a przez to również wielkość rodzimej produkcji węgla kamiennego, oraz import i eksport tego surowca. W 2017 r. średnia cena węgla energetycznego ARA wzrosła o średnio +42,1% r/r do 84,3 USD za tonę, a z krótkimi przerwami znajduje się w trendzie wzrostowym od I połowy 2016 roku⁹⁹.

⁹⁵ <https://businessinsider.com.pl/>

⁹⁶ www.reuters.com

⁹⁷ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁹⁸ Główny Urząd Statystyczny

⁹⁹ http://gornictwo.wnp.pl/notowania/ceny_węgla

Do czynników ryzyka, które mogą negatywnie oddziaływać na wielkość kolejowych przewozów węgla kamiennego w Polsce oraz w Czechach, i tym samym stanowić ryzyko biznesowe dla Grupy PKP CARGO, należą:

- Prawdopodobny spadek cen węgla energetycznego na rynkach światowych w horyzoncie najbliższych lat. Zgodnie z prognozami Międzynarodowej Agencji Energii (IEA), a także koncernu BP światowy popyt na węgiel będzie w kolejnych latach zwiększał się w tempie zbliżonym do 0,2% r/r¹⁰⁰, tj. znacznie niższym niż w ostatnich latach. Zdaniem analityków będzie to wynikało częściowo z wolniejszego wzrostu gospodarczego, ale także substytucji węgla w energetyce przez gaz oraz OZE, a także ogólnej poprawy efektywności przemian energetycznych na skutek postępu technologicznego. Natomiast w krajach OECD popyt na węgiel ma zmniejszyć się do 2035 r. o około 40%¹⁰¹, z uwagi na taniejącą energię w ramach OZE i bardziej restrykcyjne normy środowiskowe. Pomimo lekkiego wzrostu globalnego popytu, udział węgla w światowym miksie energetycznym ma obniżyć się do 2035 r. do około 25%¹⁰², tj. najniższego poziomu od czasu rewolucji przemysłowej. Z uwagi na słabe perspektywy popytowe, relatywnie duże zapasy oraz globalną nadpodaż surowca, zdaniem analityków możliwy jest spadek cen węgla energetycznego w horyzoncie najbliższych lat, a następnie ich ustabilizowanie się w granicach 70-80 USD za tonę¹⁰³ (co pozostaje zgodne z bieżącą wyceną kontraktów terminowych do 2022 r.).
- Zmniejszenie udziału węgla kamiennego w polskim miksie energetycznym. Zgodnie z założeniami przyjętego w styczniu 2018 r. przez Radę Ministrów „Programu dla sektora górnictwa kamiennego w Polsce”, udział produkcji energii elektrycznej wytwarzanej za pomocą węgla kamiennego ma obniżyć się w 2030 r. do poziomu 40% z ponad 48% obecnie. Umożliwić to mają m.in. inwestycje w OZE oraz ewentualna budowa elektrowni atomowej (finalnej decyzji oczekuje się w I połowie 2018 r.).
- Postępujące prace nad pakietem unijnych regulacji opracowanych przez Komisję Europejską (tzw. „pakiet zimowy”), które mają kompleksowo zmienić funkcjonowanie rynku energetycznego w krajach unijnych (m.in. zakładany wzrost efektywności energetycznej oraz udziału OZE w całkowitej produkcji energii). Średnioterminowo najistotniejsza z punktu widzenia Polski kwestia dotyczy pomocy pochodzącej z publicznych pieniędzy na rzecz elektrowni węglowych, udzielanej na remonty i modernizacje, w ramach rynku mocy (tj. rynku, który ma zapewnić ciągłość dostaw energii elektrycznej m.in. dzięki dopłatom czy gwarancjom ze strony państwa). W pierwotnej wersji postulatu taka pomoc byłaby niedostępna dla elektrowni emitujących powyżej 550 g CO₂ na kWh – w praktyce wszystkich elektrowni węglowych w Polsce – poczynając od 2025 r. Natomiast w grudniu 2017 r. zawarto porozumienie pomiędzy ministrami energetyki poszczególnych państw członkowskich a KE, zgodnie z którym pomoc ze strony budżetu będzie dostępna na dotychczasowych warunkach do końca 2031 r. Oznacza to wydłużenie okresu przejściowego koniecznego w celu przeprowadzenia procesów dostosowawczych.
- Rosnące znaczenie OZE w produkcji energii elektrycznej. W styczniu 2018 r. Eurostat przedstawił dane, według których udział OZE w zużyciu energii na terenie UE wyniósł 17,0% w 2016 r. - w stosunku do wyznaczonego na 2020 r. średniookresowego celu w wysokości 20%. W przypadku Polski energia elektryczna pochodząca z OZE stanowiła 11,3% całkowitego zużycia energii, co oznacza spadek o 0,4 p.p. w stosunku do 2015 r. W rezultacie udział energii pozyskanej za pomocą OZE pozostaje wciąż znacznie poniżej celu zakładanego na 2020 r. wynoszącego 15%. Natomiast Czechy już od 2013 r. znajdują się powyżej celu (13,0%), a udział energii elektrycznej pochodzącej z OZE wyniósł 14,9% w 2016 r. (spadek o 0,1 p.p. r/r)¹⁰⁴.
- Docelowy wynik prowadzonych procesów restrukturyzacji zarówno w zakresie polskiego, jak i czeskiego górnictwa węgla kamiennego. W Czechach program restrukturyzacyjny sektora wydobywczego węgla kamiennego odbywa się poprzez stopniowe zamykanie zakładów górniczych OKD Nastupnicka (nowa nazwa Kopalni Ostrawsko-Karwińskich). Według planu zmiany struktury czeskiej spółki węglowej do likwidacji przeznaczone mają być kolejno kopalnie Darkow i Lazy (do końca 2018 r.), CSA (w 2021 r.) i CSM (w 2023 r.) Natomiast zgodnie z przyjętym w styczniu 2018 r. „Programem dla sektora górnictwa kamiennego w Polsce” sektor od 2020 r. funkcjonować powinien w układzie trzech Grup Producentów Węgla Energetycznego: Górnośląska, Małopolska i Wschodnia oraz jednej Grupy Węglowo-Koksowej, co ma umożliwić integrację pionową górnictwa z energetyką i przyczynić się do wystąpienia pozytywnych efektów synergii.

Drugą po paliwach stałych istotną grupą towarową dla Grupy PKP CARGO są kruszywa i inne materiały budowlane, z 18,6% udziałem w całkowitej masie towarowej Grupy PKP CARGO w 2017 r. Przewozy kruszyw i materiałów budowlanych

¹⁰⁰ BP Energy Outlook 2017

¹⁰¹ BP Energy Outlook 2017

¹⁰² BP Energy Outlook 2017

¹⁰³ Ministerstwo Energii: „Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce”

¹⁰⁴ Eurostat

charakteryzują się wysoką korelacją z dynamiką krajowego PKB oraz tempem wzrostu krajowej produkcji budowlano-montażowej.

W 2017 r. przewozy Grupy PKP CARGO w zakresie kruszyw, cementu i innych materiałów budowlanych zwiększyły się o średnio 21,9% r/r. W kolejnych kwartałach oczekuje się utrzymania pozytywnej koniunktury na rynku materiałów budowlanych, co wynika z już realizowanych, a także zaplanowanych dużych inwestycji infrastrukturalnych w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu Kolejowego”, przy wydatnym wsparciu funduszy strukturalnych z Unii Europejskiej. Zdaniem Aleksandra Kabzińskiego, prezesa Polskiego Związku Producentów Kruszyw, rynek może dynamicznie się rozwijać do 2020 r., ze średnioroczną dynamiką wzrostu wynoszącą 5-10%¹⁰⁵.

Czynnikami ryzyka powodującym niepewność branży i stanowiącym ryzyko biznesowe dla Grupy PKP CARGO jest kumulacja przewozów kruszyw w kolejnych latach i trudności w obsłudze zgłaszanej do przewozu masy towarowej. Wcześniejsze opóźnienia w realizacji przetargów oraz uruchamianiu fazy budowlanej rozstrzygniętych postępowań przetargowych w branży budowlanej w dalszym ciągu stanowią jedno z większych utrudnień dla prowadzenia efektywnej działalności przewozowej kolejną w Polsce. Wspomagane unijnymi środkami przedsięwzięcia muszą zostać ukończone i rozliczone najpóźniej do 2022 r., co oznacza, że silne zmniejszenie przewozów w tej grupie towarowej z okresu 2014-2016 będzie istotnie wpływać na kumulację przewozów w kolejnych latach. Przy ograniczonym potencjale taborowym rynku oraz utrudnieniach w związku z modernizacjami linii kolejowych, może to stwarzać trudności w pełnym zaspokojeniu popytu na przewozy.

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.

Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

Polski rynek przewozów kolejowych jest rynkiem regulowanym, ale jednocześnie charakteryzuje się dużą konkurencją wśród przewoźników. Liczba konkurentów PKP CARGO S.A. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. nie jest stała, co wynika z dość znacznej liberalizacji przepisów regulujących działalność podmiotów na rynku przewozów w poprzednich latach. Zgodnie z danymi UTK, na polskim rynku działało w 2017 r. łącznie 71 przewoźników posiadających licencję na przewóz towarów w obrocie krajowym, w porównaniu do 69 w 2016 oraz 67 w 2015 roku¹⁰⁶. W obliczu niższych niż jeszcze kilka lat temu barier wejścia, liczba konkurencyjnych podmiotów może w dalszym ciągu zwiększać się w perspektywie nadchodzących lat.

Grupa PKP CARGO jest w dalszym ciągu największym polskim kolejowym przewoźnikiem towarowym, z udziałem rynkowym na poziomie 44,8% masy towarowej i 51,6% pracy przewozowej w 2017 r.¹⁰⁷ Do największych konkurentów Grupy pod względem przewiezionej masy towarowej i wykonanej pracy przewozowej należą DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PHP LHS, CTL Logistics, Freightliner PL. Działalność konkurencyjnych przewoźników kolejowych obejmuje m.in. przewozy całopociągowe węgla, kruszyw i innych towarów sypkich, paliw płynnych oraz artykułów chemicznych. Dynamicznie rośnie także ich wolumen w ramach przewozów kontenerowych (intermodal).

Z kolei głównymi konkurentami spółki zależnej AWT a.s. na rynku czeskim są CD CARGO (lider rynku), Metrans Rail, Unipetrol Doprava, IDS Cargo. Usługi przewozowe na terenie Republiki Czeskiej świadczy również PKP CARGO S.A., będąc siódmym największym przewoźnikiem na tamtejszym rynku pod względem wykonanej pracy przewozowej i ósmym według przewiezionej masy towarowej¹⁰⁸. Podobnie jak w Polsce, przewozy konkurencyjne obejmują: usługi transportu kolejowego węgla i innych materiałów sypkich, paliw płynnych, materiałów chemicznych oraz transportu intermodalnego.



Ryzyka w prowadzonej działalności

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową – W chwili obecnej PLK S.A. wdraża do życia Krajowy Program Kolejowy który na celu ma m.in. zwiększenie konkurencyjności przewozów towarowych kolejną. Nowe inwestycje pozwolą na podniesienie prędkości i przepustowości na szlakach, poprawę dostępu kolejowego do portów morskich oraz umożliwią rozwój transportu towarów. Jednym z czołowych założeń w nowej perspektywie finansowej jest poprawa dostępu kolejowego do dużych portów morskich w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu. Prace obejmą modernizację, budowę i rozbudowę infrastruktury kolejowej oraz inwestycje umożliwiające obsługę rosnącego transportu morskiego z wykorzystaniem transportu kolejowego. Poprawie przewozów towarowych służą również prace realizowane przez PLK na terenie Dolnego Śląska. Z roku na rok znacząco poprawia się obsługa przewozów na trasie Wrocławia do Wałbrzycha i Jeleniej Góry. Trwają także prace na linii Wałbrzych – Kłodzko. Przewóz towarów na międzynarodowej trasie z Polski do

¹⁰⁵ <http://budownictwo.wnp.pl>

¹⁰⁶ Urząd Transportu Kolejowego

¹⁰⁷ Urząd Transportu Kolejowego

¹⁰⁸ <http://www.szdc.cz>

Niemiec usprawni modernizacja mostu granicznego Bielawa – Dolna – Horka. Powyższe prace mogą spowodować czasowe opóźnienia w dostawie towaru do kontrahentów PKP CARGO.

Ryzyko zmian regulacji prawnych

Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności Hałas (TSI NOI)

Aktualnie prowadzone są prace nad rewizją obowiązującej Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności dla podsystemu „Tabor – Hałas” („TSI Hałas”), która obecnie dotyczy nowych pojazdów kolejowych – w tym nowych albo modernizowanych wagonów towarowych. Celem dokonywanej obecnie rewizji jest objęcia wymaganiami „TSI Hałas” całego parku wagonów towarowych – także wprowadzonych do eksploatacji przed wejściem w życie Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności. Ostateczny kształt regulacji ani data wejścia jej w życie nie są jeszcze znane. Projekt nowelizacji TSI Hałas definiuje:

- „cichsze linie”, które będą wyznaczone przez państwa członkowskie i publikowane na mapach przekazywanych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA), na podstawie kryteriów ustalonych w znowelizowanej TSI Hałas (większość linii kolejowych w Polsce, istotnych dla przewozów towarowych spełnia kryteria „cichszych linii”);
- „cichsze wstawki klocków hamulcowych”, których wykaz podany jest w nowelizowanej TSI Hałas;
- wagony towarowe, które będą mogły być eksploatowane na cichszych liniach - są to: wagony spełniające wymagania TSI Hałas, wagony wyposażone w „cichsze wstawki hamulcowe”, wagony wyposażone w „historyczne kompozytowe wstawki hamulcowe”, wymienione w nowelizowanej TSI Hałas (jedynie na obszarze tam wskazanym);
- szczególne przypadki dot. istniejących wagonów towarowych wyposażonych w żeliwne wstawki hamulcowe, które będą mogły być eksploatowane na „cichszych liniach”;
- wagony towarowe zwolnione z wymagań TSI Hałas.

Zgodnie z projektem nowelizacji TSI Hałas, na „cichszych liniach” nie będą mogły być eksploatowane inne wagony towarowe niż ww. Zakłada się, bez konieczności wykazania zgodności z wartościami dopuszczalnymi hałasu przejazdu określonymi w TSI Hałas, że wagon towarowy wyposażony w „cichsze wstawki hamulcowe”, do którego nie dodano żadnego źródła hałasu, jest zgodny z wymaganiami dot. hałasu przejazdu.

Na obecnym etapie prac przesądzone zostało, że Komisja Europejska przychyliła się do koncepcji tzw. cichych linii. Według ww. koncepcji, po cichych liniach (odcinkach o określonym natężeniu ruchu kolejowego) będą mogły się poruszać jedynie wagony wyposażone w kompozytowe klocki hamulcowe spełniające wymogi NOI TSI, tzw. ciche hamulce. 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. Zgodnie ze złożonym wnioskiem NOI TSI miałyby nie mieć zastosowania do wagonów z kołami obręczowanymi używanymi w ruchu krajowym do roku 2037 (data ta będzie prawdopodobnie przedmiotem negocjacji Agencji Kolejowej UE lub KE z Państwem Polskim).

Proponowana data wejścia w życie NOI TSI Hałas i ostateczny kształt projektu powinny być znane w II kw. 2018 r. i głosowane w III. kwartale 2018 r. Szacunkowy koszt dostosowania przez PKP CARGO istniejącego parku wagonów towarowych do nowelizowanej regulacji jest trudny do określenia, gdyż nie jest jeszcze znana data jej wejścia w życie i nie wiadomo w jakim zakresie zostanie uwzględniony wniosek UTK o zastosowanie dla Polski szczególnego przypadku.

Obiekty Infrastruktury Usługowej

W dniu 30 grudnia 2016 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw. Ma na celu dostosowanie krajowego porządku prawnego w zakresie transportu kolejowego, do zmian wynikających z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.). Ustawa m.in. wyodrębnia nową grupę obiektów tzw. obiekty infrastruktury usługowej przeznaczone do świadczenia usług niezbędnych do realizacji procesu przewozowego.

W związku z tą nowelizacją, Spółka w 2017 r. przeprowadziła szereg zmian organizacyjnych w celu powołania operatorów infrastruktury usługowej.

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 działalności Operatorów do ww. aktu.

Unijny system handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS)

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.

Zapowiedziany remont, a co za tym idzie - wyłączenie pieca, może mieć wpływ na przewozy realizowane przez PKP CARGO S.A. dla AMP.

Transport drogowy stanowi rosnącą konkurencję dla Grupy

Na terytorium Polski najpoważniejszą konkurencją dla kolejowego przewozu towarów stanowi transport drogowy, którego udział w całkowitej przewiezionej masie towarowej jest przeważający, a dodatkowo stopniowo zwiększał się na przestrzeni ostatnich lat – z 75,9% w 2005 r. do 84,2% w 2016 r.¹⁰⁹ Wynika to w dużym stopniu z realizowanego w ubiegłych latach intensywnego programu modernizacyjnego krajowej sieci drogowej, przy wydatnym wsparciu funduszy strukturalnych w ramach UE. Przełożyło to się m.in. na poprawę nawierzchni już istniejących dróg, wraz z ogólnym zwiększeniem gęstości ich sieci – zwłaszcza w zakresie dróg ekspresowych i autostrad. Zgodnie z danymi GDDKiA, na koniec 2017 roku w Polsce było 1627 km autostrad i 1689 km dróg ekspresowych, co odpowiada około 17% łącznej długości dróg krajowych¹¹⁰.

Według ostatniej (aktualizacja w lipcu 2017 r.) wersji „Rozporządzenia w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych” przyjętej w 2016 r. przez Radę Ministrów, docelowa sieć dróg szybkiego ruchu w Polsce ma liczyć około 7650 km (2000 km autostrad i 5650 km dróg ekspresowych), a w samym 2018 r. do użytku ma zostać oddanych 368,93 km dróg szybkiego ruchu, w tym 19,9 km autostrad, zaś rok później - 242,87 km dróg szybkiego ruchu, w tym 40,47 km autostrad. Kluczowym źródłem finansowania trwających i zaplanowanych inwestycji drogowych są fundusze unijne zarezerwowane na ten cel w perspektywie wydatkowej na lata 2014-2020. Modernizacja krajowej sieci drogowej i rozbudowa dróg szybkiego ruchu przekłada się pośrednio na ograniczenie czasu dowozu towarów za pomocą ciężarówek, a tym samym wpływa na obniżenie kosztów transportu i tym samym zwiększa konkurencyjność transportu samochodowego w porównaniu do pozostałych gałęzi transportu, w tym kolei.

Dodatkową zaletą transportu samochodowego jest możliwość doręczenia towarów bezpośrednio w miejsce wskazane przez zlecającego przewóz, bez potrzeby przeładunku w terminalu i zmiany środka transportu jak to ma miejsce w przypadku kolei. Powyższe przyczyny, wraz z wciąż relatywnie przystępnymi (w porównaniu do historycznych notowań) cenami paliw oraz opóźnieniami w zakresie realizacji inwestycji kolejowych (modernizacji linii), promują transport drogowy i mogą w dalszym ciągu przyczynić się do zmniejszania znaczenia transportu kolejowego.

Na terenie Czech sieć autostrad i dróg ekspresowych również systematycznie zwiększa się. Do końca 2017 roku oddano do użytku łącznie 1267 km autostrad (od 1 stycznia 2016 r. drogi ekspresowe zniknęły jako oddzielna kategoria i ich przeważająca większość jest zaliczana do autostrad), a kolejnych 59 km jest w fazie budowy¹¹¹. Łącznie sieć dróg szybkiego ruchu ma wynieść docelowo 2115 km, a więc zwiększyć się o prawie 70% w stosunku do bieżącego stanu.

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

Przeważającą część umów zawieranych przez Grupę PKP CARGO z klientami ma charakter długoterminowej współpracy gospodarczej. Umożliwia to zakontraktowanie z wyprzedzeniem przewozów dla dużych wolumenów towarów, takich jak m.in. węgiel, kruszywa i inne materiały budowlane, metale czy rudy. Pomimo podawania w umowach deklarowanej masy przewozowej, możliwa jest jej późniejsza redukcja przez kontrahentów, co tym samym może mieć negatywny wpływ na faktyczną wielkość zrealizowanych przez Grupę PKP CARGO przewozów. Jednocześnie z uwagi na ograniczoną liczbę obsługiwanych przez Grupę PKP CARGO gałęzi przemysłu i działających w nich podmiotów gospodarczych, a także rosnącą konkurencję na rynku kolejowych przewozów towarowych, coraz trudniejsze staje się pozyskiwanie kontrahentów mogących wypełnić lukę po wcześniej ustalonych ale utraconych przewozach.

Wyniki operacyjne i finansowe Grupy PKP CARGO są powiązane także ze strukturą działalności jej najważniejszych klientów. Przekształcenia struktury podmiotów korzystających z usług Grupy PKP CARGO mogą przejawiać się np. w powstawaniu

¹⁰⁹ Główny Urząd Statystyczny

¹¹⁰ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

¹¹¹ <http://www.ceskedalnice.cz/>

podmiotów zależnych skupiających się na transporcie wyprodukowanych przez firmę towarów - obecnie na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych funkcjonuje kilka takich przedsiębiorstw. Obecnie obsługują one jedynie część wolumenu ładunków zlecanego na rynek przez spółki dominujące, nie można jednak wykluczyć, że ich znaczenie w przewozach na rzecz spółki-matki będzie stopniowo rosnąć. W rezultacie może to zmniejszyć wolumeny towarów dostępne do pozyskania przez Grupę PKP CARGO. Jednocześnie wspomniane podmioty mogą także rozszerzyć swoją działalność o realizację usług transportowych na rzecz innych spółek, a zatem rozpocząć działalność konkurencyjną wobec Grupy PKP CARGO.

Dodatkowo, przekształcenia strukturalne w działalności kluczowych klientów mogą obejmować również czasową bądź stałą zmianę cyklu produkcji, relokację firmy bądź też miejsca prowadzenia działalności. W rezultacie, może mieć to znaczny wpływ na skalę realizowanych przez Grupę PKP CARGO przewozów.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

Sektor kolejowy, a szczególnie stanowiska związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego, wymagają bieżącego aktualizowania wiedzy oraz szkolenia umiejętności. Obligatoryjność zdarzeń o charakterze szkoleniowym, m.in.: pouczeń okresowych, instruktaży, odbywania egzaminów powoduje dostosowywanie uprawnień oraz kwalifikacji personelu. Dodatkowo, realizowane są działania szkoleniowe organizowane w formie e-learningu.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu jest w Grupie właściwie zarządzane. Działania podejmowane w tym zakresie mają na celu zapewnienie odpowiedniej ilości osób wyposażonych w wymagane kompetencje, co zabezpiecza realizację procesów biznesowych.

Grupa zdiagnozowała ryzyko luki pokoleniowej i prowadzi stałe działania w celu jego minimalizacji.

Ryzyko związane z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry

Identyfikując ryzyko trudności w pozyskaniu odpowiedniej kadry realizującej zadania wynikające z działalności operacyjnej, w 2017 r. rozpoczęto prace nad wprowadzeniem rozwiązań systemowych wspierających zatrudnienie nowych pracowników. Działania te wchodzą w zakres trzech głównych programów:

- Program stażowy – program dedykowany absolwentom szkół średnich i uczelni wyższych oraz studentom studiów zaocznych, którego celem będzie uzupełnienie zatrudnienia przez osoby, które nie posiadają doświadczenia zawodowego lub z niewielkim stażem (do roku), które po zakończeniu 3 m-cznego płatnego stażu będą miały możliwość dalszego zatrudnienia w Spółce na podstawie umowy o pracę. Docelowo przejmą zadania osób odchodzących na emeryturę.
- Program stypendialny – program w ramach którego, zostanie nawiązana współpraca z technikami i szkołami branżowymi II stopnia kształcącymi w zawodach kolejowych. W ramach współpracy uczniowie ostatnich klas, spełniający określone kryteria otrzymają stypendia fundowane przez PKP CARGO a po zakończeniu nauki i uzyskaniu odpowiednich kwalifikacji zawodowych znajdą zatrudnienie w Spółce.
- Współpraca z lokalnymi PUP – program, dzięki któremu kandydaci do pracy uzyskują podstawowe uprawnienia do wykonywania pracy na stanowiskach związanych z kierowaniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego ale także na stanowiskach związanych z utrzymaniem.

Wdrożenie dwóch pierwszych programów będzie miało miejsce w 2018 r.

Ponadto w 2017 r. nawiązano współpracę z Ministerstwem Edukacji Narodowej w zakresie reaktywowania szkolnictwa zawodowego poprzez przygotowanie projektów nowych podstaw programowych kształcenia w zawodach kolejowych.

Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

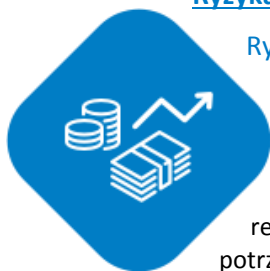
W 2017 r. wdrożona została podwyżka wynagrodzeń dla pracowników Spółki, która pozwoliła na realizację nałożonych zadań w atmosferze spokoju społecznego. Na dzień przekazania raportu, ryzyko wystąpienia akcji protestacyjno-strajkowych nie istniało.

Ryzyko wzrostu płac

W 2018 r. na ryzyko wzrostu 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 na 2018 r. jest trudny do określenia.

Ryzyka o charakterze finansowym



Ryzyko płynności

Zarówno PKP CARGO S.A., jak i pozostałe spółki z Grupy, narażone są na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych).

W 2016 i 2017 roku płynność Grupy utrzymywała się na poziomie zapewniającym terminowe regulowanie wszelkich wymagalnych zobowiązań. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Grupa korzystała z zewnętrznych źródeł finansowania takich jak: kredytu w rachunku bieżącym, kredytów inwestycyjnych oraz leasingu.

Na dzień 31 grudnia 2017 roku Spółka posiadała łącznie niewykorzystane linie kredytowe w wysokości 168,5 mln złotych, natomiast w przypadku Grupy niewykorzystane linie kredytowe wyniosły 169,5 mln złotych.

Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2017 r. 7 spółek z Grupy.

Ryzyko rynkowe

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

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Jednostki Dominującej. Zarządzanie ryzykiem rynkowym odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych. Instrumenty pochodne wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych. Transakcje zawierane są wyłącznie z wiarygodnymi partnerami, dopuszczonymi do udziału w transakcjach w wyniku zastosowania wewnętrznych procedur i podpisania odpowiednich dokumentacji.

Ryzyko walutowe

Grupa narażona była w 2017 r. na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe o okresie zapadalności do 1 miesiąca, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności do roku 2031.

Z tytułu wyceny bilansowej należności i części zobowiązań krótkoterminowych i długoterminowych wyrażonych w walutach obcych, jak i realizacji rozliczeń w walutach obcych zarówno po stronie należności jak i zobowiązań powstają przychody (dodatnie różnice kursowe) i koszty finansowe (ujemne różnice kursowe). Wartości przychodów i kosztów finansowych ulegają wahaniom w ciągu roku, co spowodowane jest zmianą kursów.

Środki pieniężne w walutach obcych zdeponowane na rachunkach bankowych wynikają z niedopasowania terminów wpływów i wydatków oraz ze względu na przewagę wpływów nad wydatkami. W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy a nie pozycje bilansowe są przedmiotem transakcji zabezpieczających.

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są częściowo równoważone przez wydatki w tej samej walucie. Celem stosowania przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto (rozumianej jako różnica wpływów nad wydatkami w walucie) narażonej na zmianę wartości w PLN.

Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, stosowano w 2017 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN.

Do zabezpieczania ryzyka kursowego w 2017 r. stosowano terminowe transakcje zabezpieczające typu Forward.

Jednostka dominująca dla wszystkich kredytów w EUR i transakcji Forward stosowała rachunkowość zabezpieczeń. Powyższe transakcje były zawierane przez Jednostkę dominującą i PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Szczegóły zostały przedstawione w **Nocie 31 JSF** oraz **Nocie 29 SSF**.

Ryzyko stopy procentowej

Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez PKP CARGO S.A. i pozostałe spółki z Grupy wg stanu na koniec 2017 roku stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres od kilku dni do 3 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Spółki.

Ponadto Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 3M, 6M, natomiast dla umów zawartych w PLN – WIBOR 1M i 3M. Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach 1 miesiąc, 3 miesiące, 6 miesięcy, w zależności od umowy.

Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M, WIBOR 3M, WIBOR 6M, EURIBOR 3M i PRIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizowane były poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych, kwartalnych i półrocznych.

Jednocześnie zgodnie z obowiązującą w Grupie polityką zarządzania ryzykiem finansowym, jedna ze spółek z Grupy stosowała transakcje zabezpieczające ryzyko stopy procentowej tzw. IRS.

Ryzyko kredytowe

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

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

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

Ryzyko kredytowe związane ze środkami pieniężnymi i lokatami bankowymi jest uważane jako niskie. Wszystkie podmioty, w których Grupa lokuje wolne środki pieniężne działają w sektorze finansowym.

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

5.5.2 Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez Spółkę i Grupę PKP CARGO celach i metodach zarządzania ryzykiem finansowym

W 2017 r. zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupa, nie zanotowały istotnych zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej.

Sytuacja finansowa jest stabilna i nie wystąpiły żadne negatywne zdarzenia powodujące zagrożenie kontynuacji działalności ani też istotnego pogorszenia sytuacji finansowej.

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Jednostki dominującej.

Zarządzanie ryzykiem finansowym w Grupie PKP CARGO odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych (transakcje natychmiastowej wymiany walut – SPOT, terminowe transakcje wymiany walut – FORWARD oraz transakcje na stopę procentową – IRS), które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

W 2017 r. Jednostka Dominująca stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych wykorzystując instrumenty finansowe takie jak terminowe transakcje sprzedaży walut Forward oraz kredyt inwestycyjny. Celem podjętych działań zabezpieczających jest ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR / PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Rachunkowość zabezpieczeń stosowała również spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. W celu zarządzania ryzykiem walutowym spółka ta wykorzystywała instrumenty finansowe, przede wszystkim terminowe transakcje sprzedaży walut Forward, jak również stosowała zabezpieczenia zmiennej stopy procentowej jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla swoich kredytów inwestycyjnych w zł. W tym celu zawierała transakcje terminowe na stopę procentową typu IRS.



6. Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Spółki i Grupy PKP CARGO

6.1 Istotne informacje i zdarzenia

Tabela 51 Istotne informacje i zdarzenia, które wystąpiły w 2017 r. oraz po dniu bilansowym

Okres	Wydarzenie
styczeń	PKP CARGO S.A. zawarła aneks do Umowy kredytu inwestycyjnego z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A., wydłużający okres dostępności środków dla spółek z Grupy PKP CARGO.
	Złożenie rezygnacji z pełnienia funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. przez Pana Mirosława Pawłowskiego.
	Powołanie Pana Krzysztofa Mamińskiego z dniem 6 marca 2017 r. do składu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A..
	Złożenie rezygnacji z pełnienia funkcji Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. przez Pana Jerzego Kleniewskiego.
	W dniu 14 marca 2017 r. Jednostka dominująca zawarła aneks do Umowy kredytu inwestycyjnego z dnia 16 listopada 2015 r. z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Zgodnie z treścią Aneksu, kredyt będzie dostępny do dnia 27 grudnia 2017 r. w kwocie 67.850.591,20 EUR.
marzec	Powołanie Pana Władysława Szczepkowskiego z dniem 14 marca 2017 r. do składu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.
	Spółka dokonała przedterminowej spłaty kredytu zawartego z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju.
	Spółki z Grupy PKP CARGO zawarły z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowy o kredyt inwestycyjny do maksymalnej łącznej kwoty 50.500.000,00 zł (WIBOR 3M + marża). Kredyty zostały udzielone na finansowanie i/lub refinansowanie planu inwestycyjnego. Kredyty były dostępne do 19 marca 2017 r. Ostateczny termin spłaty kredytów przypada na dzień 20 grudnia 2021 r.
kwiecień	Otrzymanie zawiadomienia, że w wyniku rozliczenia w dniu 21 marca 2017 r. nabycia akcji PKP CARGO S.A. dokonanego w dniu 17 marca 2017 r., udział Funduszy TFI PZU w ogólnej liczbie głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki przekroczył próg 5%. Przed nabyciem akcji Fundusze posiadały 2 231 450 akcji Spółki stanowiących 4,98% kapitału zakładowego Spółki i były uprawnione do 2 231 450 głosów na Walnym Zgromadzeniu stanowiących 4,98% ogólnej liczby głosów. Po transakcji, Fundusze TFI PZU posiadają 2 302 843 akcji Spółki stanowiących 5,14% kapitału zakładowego Spółki i były uprawnione do 2 302 843 głosów na Walnym Zgromadzeniu stanowiących 5,14% ogólnej liczby głosów
	Sąd Okręgowy w Ostrawie opublikował projekt planu restrukturyzacji OKD a.s. Zgodnie z opublikowanym Planem, OKD w drodze podwyższenia kapitału zakładowego swojej spółki zależnej wniesie swoje przedsiębiorstwo (poza roszczeniami wymienionymi jako wyłączone) do Spółki zależnej OKD, następnie OKD sprzeda 100% udziałów w Spółce zależnej OKD - PRISKO a.s., spółce będącej w 100% własnością Skarbu Państwa Republiki Czeskiej, za ok. 79 mln CZK (ok. 2,6 mln EUR). Warunkami zawieszającymi zamknięcie tej transakcji są: zatwierdzenie planu restrukturyzacji przez sąd, zgoda na transakcję czeskiego urzędu antymonopolowego, podwyższenie kapitału zakładowego Spółki zależnej OKD oraz zdeponowanie ceny zakupu 100% udziałów w Spółce zależnej OKD. Ponadto, OKD przeznaczy środki z transakcji na zaspokojenie wierzycieli uprzywilejowanych zgodnie z czeskim prawem, a także częściowe zaspokojenie pozostałych wierzycieli. Zamknięcie transakcji jest przewidywane na III lub IV kwartał 2017 r. Aktualny kontrakt przewozowy łączący AWT i OKD nie znalazł się na liście Roszczeń wyłączonych, a zatem prawa i obowiązki OKD z niego wynikające zostaną wniesione do Spółki zależnej OKD, przejętej przez PRISKO a.s.
maj	PKP CARGO S.A. za wysoką jakość komunikowania z rynkiem oraz wypełnianie obowiązków informacyjnych i sprawozdawczych zdobyła prestiżowy tytuł „Transparentnej Spółki Roku 2016”.
	Minezit SE („MSE”) skorzystało z posiadanego uprawnienia do żądania odkupu przez Spółkę wszystkich udziałów w AWT, których właścicielem jest MSE („Opcja Sprzedaży”). Powyższe uprawnienie przysługuje MSE zgodnie z Umową Wspólników zawartą pomiędzy PKP CARGO, MSE i AWT w dniu 30 grudnia 2014 r. Zgodnie z Umową Wspólników, łączna cena sprzedaży 15.000 udziałów stanowiących 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT, wynosi 27.000.000 EUR.
	Zawarcie umowy na przewozy węgla dla Enea Wytwarzanie z Lubelskiego Węgla „Bogdanka” do Elektrowni Kozienice. W ramach nowego kontraktu PKP CARGO S.A. w okresie 14 miesięcy przetransportuje 5,3 mln ton węgla.

W dniu 26 maja 2017r. PKP CARGO S.A. zawarło z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowę o kredyt w rachunku bieżącym do kwoty 100.000.000,00 zł (WIBOR O/N + marża). Kredyt dostępny jest w okresie 12 miesięcy.

Złożenie rezygnacji z pełnienia funkcji Członka Rady Nadzorczej przez Pana Andrzeja Wacha.

W dniu 31.05.2017r. upłynął termin spłaty kredytu w rachunku bieżącym, z którego PKP CARGO S.A. korzystało na podstawie umowy kredytowej zawartej w dniu 2 czerwca 2014r. z mBank S.A. Umowa nie została przedłużona.

Powołanie Pana Mirosława Antonowicza z dniem 1 czerwca 2017 r. do składu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Zawarcie w dniu 13 czerwca 2017 r. listu intencyjnego („List intencyjny”) z Minezit SE („MSE”). Przedmiotem Listu intencyjnego jest ustalenie zasad współpracy PKP CARGO i MSE nad wspólnym projektem joint-venture dotyczącym wynajmu i leasingu taboru kolejowego („Projekt”), którego realizacja będzie sposobem rozliczenia opcji sprzedaży udziałów MSE stanowiących 20% kapitału zakładowego AWT B.V.

Zawarcie z MSE w dniu 20 czerwca 2017 r. pod prawem holenderskim wiążącego porozumienia („Umowa”) pomiędzy PKP CARGO i MSE dotyczącego realizacji wspólnego projektu, którego realizacja będzie sposobem rozliczenia opcji sprzedaży udziałów MSE stanowiących 20% kapitału zakładowego Advanced World Transport B.V.

Zgodnie z treścią Umowy:

1. Strony potwierdziły, że są zainteresowane utworzeniem wspólnego joint-venture zajmującego się wynajmem i leasingiem taboru kolejowego („Projekt”);

2. MSE zgadza się na odroczenie rozliczenia ceny opcji sprzedaży 20% udziałów w AWT należących do MSE na poniższych warunkach:

a) do dnia 30 września 2017 r. Strony: (i) zakończą negocjacje warunkowej umowy wspólników, (ii) określą wkład niepieniężny (aport), który ma być wniesiony do joint-venture przez PKP CARGO, a także (iii) zakończą negocjacje warunkowej umowy najmu zwrotnego, która ma być zawarta pomiędzy spółką joint-venture a PKP CARGO (razem jako: „Realizacja Projektu”).

b) do dnia 31 grudnia 2017 r. Strony: (i) zawiążą spółkę joint-venture, (ii) zawrą umowę wspólników, (iii) PKP CARGO wniesie aport do joint-venture, oraz (iv) doprowadzą do zawarcia umowy najmu zwrotnego pomiędzy spółką joint-venture a PKP CARGO (razem jako: „Zamknięcie Projektu”).

czerwiec

3. Każda ze Stron może odstąpić od Realizacji Projektu, jeśli Realizacja Projektu nie zakończy się do dnia 30 września 2017 r. albo Zamknięcie Projektu nie nastąpi do dnia 31 grudnia 2017 r. Odstąpienie będzie możliwe nie wcześniej niż dnia 1 października 2017 r. W sytuacji odstąpienia od Realizacji Projektu cena opcji sprzedaży w wysokości 27.000.000 EUR (słownie: dwudziestu siedmiu milionów euro) będzie płatna przez PKP CARGO na rzecz MSE w terminie 20 dni roboczych od daty wycofania się którejkolwiek ze stron.

4. Ponadto, strony ustaliły, że w przypadku, gdy AWT B.V. lub PKP CARGO podejmie decyzję o zbyciu AWT Rekulivace a.s. z siedzibą w Havířov, Republika Czeska, MSE przysługiwać będzie prawo nabycia akcji lub przedsiębiorstwa tej spółki za cenę wynegocjowaną z osobą trzecią zainteresowaną nabyciem AWT Rekulivace a.s.

Przyznanie dofinansowania dla PKP CARGO S.A. w wysokości 1 775 723 EUR w ramach konkursu CEF Transport 2016. Wsparcie CEF zostało zarekomendowane przez Komisję Europejską dla projektu pn. „Modernizacja akustyczna wagonów towarowych w celu dostosowania ich do wymogów funkcjonalnych i systemowych”.

Zawarcie w dniu 26 czerwca 2017 r. porozumienia pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. („Porozumienie”). Na mocy Porozumienia, Strony postanowiły, że z dniem 1 września 2017 r. wdrożona zostanie podwyżka wynagrodzeń. Spółka oszacowała, że do końca 2017 r. koszt podwyżki wyniesie około 26,7 mln zł.

Przyjęcie przez Radę Nadzorczą tekstu jednolitego Statutu Spółki.

Podpisanie w dniu 30 czerwca 2017 r. aneksów do umów zawartych w dniu 20 kwietnia 2011 r. pomiędzy PKP CARGO a spółkami z Grupy ArcelorMittal (ArcelorMittal Poland S.A., ArcelorMittal Warszawa Sp. z o.o. oraz ArcelorMittal Ostrava a.s). Przedmiotem ww. umów jest świadczenie przez Spółkę na rzecz kontrahentów usług transportu kolejowego towarów, a podpisane aneksy przedłużają okres ich obowiązywania do dnia 30.06.2020 r. Wartość współpracy w okresie od 01.07.2017 r. do 30.06.2020 r. Spółka szacuje na 1 268 569,30 tys. PLN. Umową o najwyższej wartości jest umowa z ArcelorMittal Poland S.A., której wartość w okresie od 01.07.2017 r. do 30.06.2020 r. jest szacowana na poziomie 1 061 467,39 tys. PLN.

lipiec

PKP CARGO S.A. i Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podpisały Memorandum o współpracy z CFR Marfa, rumuńskim państwowym przewoźnikiem towarowym, oraz Zarządem rumuńskiego Portu Konstanca. Dokument otwiera kolejny etap w rozwoju dotychczasowej współpracy pomiędzy stronami w zakresie usług logistycznych w korytarzu kolejowym między Portem Gdańsk a Portem Konstanca.

W Zakładzie Napraw Taboru Spółki PKP CARGOTABOR w Zduńskiej Woli-Karsznicach uruchomiono nowoczesną linię produkcji i napraw wagonowych zestawów kołowych. Wyprodukowane zestawy kołowe otrzymały certyfikat dopuszczający na terenie UE i będą wykorzystywane w taborze Grupy PKP CARGO użytkowanym nie tylko w kraju, ale w całej Europie.

Rada Nadzorcza Spółki na posiedzeniu w dniu 31 lipca 2017 r. podjęła uchwałę w sprawie odwołania Pana Jarosława Klasy z pełnienia funkcji Członka Zarządu PKP CARGO ds. Operacyjnych ze skutkiem na dzień 31 lipca 2017 r.

Spotkanie z delegacją chińskiej prowincji Henan, dotyczące współpracy Grupy z kluczowym w tej prowincji terminalem kontenerowym Zhengzhou International Hub Development and Construction Co., Ltd. Tematem rozmów był dalszy rozwój przewozów kolejowych po Nowym Jedwabnym Szlaku przez Centrum Logistyczne PKP CARGO w Małaszewiczach na granicy polsko-białoruskiej, co ma być odpowiedzią na wzrost wymiany handlowej między Chinami i Unią Europejską.

sierpień

W dniu 24 sierpnia 2017 r. Zgromadzenie Wierzycieli OKD a.s. ("OKD"), spółki prawa czeskiego, kontrahenta spółek zależnych Emitenta AWT oraz AWT Rekultivace a.s. ("AWTR") przyjęło plan restrukturyzacji OKD ("Plan"). Przedstawiciele AWT i AWTR głosowali podczas Zgromadzenia Wierzycieli za przyjęciem Planu. Przyjęcie Planu daje możliwość dalszej współpracy pomiędzy Grupą AWT a OKD, m. in. w zakresie świadczenia usług transportowych i prac rekultywacyjnych. Rozpoczęta restrukturyzacja zapobiegnie bankructwu OKD, przy założeniu stopniowego wygaszania dotychczasowej działalności OKD. Plan będzie podlegał jeszcze zatwierdzeniu przez Sąd Okręgowy w Ostrawie.

Sąd Okręgowy w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (SOKIK) wyrokiem z dnia 23 listopada 2015 r. zmienił zaskarżoną Decyzję Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów nr RWR 44/2012 w części nakładającej na PKP CARGO S.A. karę pieniężną w ten sposób, iż dokonał jej obniżenia z pierwotnej kwoty 16.575.676,95 zł do kwoty 2.231.719,95 zł. PKP CARGO S.A. złożyła apelację od części wyroku. Sąd Apelacyjny, na skutek apelacji obu stron, zmienił w dniu 24 sierpnia 2017 r. zaskarżony wyrok w ten sposób, że wskazaną w nim wysokość kary pieniężnej podwyższył z kwoty 2 231 719,95 zł do kwoty 3 188 169,95 zł.

W dniu 7 września 2017 r. Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od Aegon Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. zawiadomienia o przekroczeniu 5% ogólnej liczby głosów w Spółce. Aegon Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. w dniu 1 września 2017 r. przejęło zarządzanie Nordea Otwartym Funduszem Emerytalnym, w wyniku czego łączny udział funduszy zarządzanych przez Towarzystwo, to jest Aegon OFE oraz Nordea OFE, w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu PKP Cargo S.A. (dalej: „Spółki”) przekroczył 5% głosów.

wrzesień

Przed powyższym przejściem zarządzania: Aegon OFE posiadał 1 631 258 akcji Spółki, co stanowiło 3,64% udziału w jej kapitale zakładowym i uprawniało do 1 631 258 głosów, to jest 3,64% ogólnej liczby głosów, Nordea OFE posiadał 868 721 akcji Spółki, co stanowiło 1,94% udziału w jej kapitale zakładowym i uprawniało do 868 721 głosów, to jest 1,94% ogólnej liczby głosów. Po przejściu zarządzania Nordea OFE, według stanu na dzień 1 września 2017 r., oba fundusze zarządzane przez Towarzystwo posiadają łącznie 2 499 979 akcji Spółki, co stanowi 5,58% udziału w kapitale zakładowym i uprawnia do 2 499 979 głosów, to jest 5,58% ogólnej liczby głosów

Spółka PKP CARGO CONNECT otrzymała z Urzędu Skarbowego zwrot wpłaconej zaległości podatkowej wraz z odsetkami. Po przeprowadzeniu analizy ryzyka ponownego zakwestionowania przez organy podatkowe rozliczeń z tytułu VAT spółki PKP CARGO CONNECT, Zarząd Jednostki dominującej zdecydował rozpoznać rezerwę w wysokości otrzymanego zwrotu. Ujęcie transakcji nie miało wpływu na wynik finansowy Grupy.

Odstąpienie przez Minezit SE od zawartego porozumienia w sprawie utworzenia joint-venture. Jednocześnie, MSE wezwał PKP CARGO S.A. do zapłaty ceny opcji sprzedaży 15.000 udziałów stanowiących 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT B.V. w wysokości 27.000.000 EUR w terminie 20 dni roboczych od daty otrzymania zawiadomienia o odstąpieniu.

październik

Spółka zawarła Umowę o udostępnienie linii gwarancyjnej z Credit Agricole Bank Polska S.A. – limit 60 mln zł. Umowa obowiązuje do dnia 8 października 2018 r. Z limitu mogą korzystać spółki zależne, które zawrą trójstronne porozumienie.

CARGOTOR Sp. z o.o. podpisała umowę z SYSTRA S.A.: wykonawcą studium wykonalności „Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeladunkowym Małaszewicze korytarza nr 8 linii towarowych na granicy UE z Białorusią”. Wykonawca ma 670 dni na realizowanie zadania.

W dniu 11 października 2017 r. Sąd Okręgowy w Ostrawie przyjął plan restrukturyzacji OKD a.s.

PKP CARGO S.A. otrzymało wezwanie od Minezit SE do udziału w akcie notarialnym przed holenderskim notariuszem, w dniu 2 listopada 2017 r. w Amsterdamie, celem dokonania zapłaty ceny opcji sprzedaży 15.000 udziałów stanowiących pozostałe 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym Advanced World Transport B.V. z siedzibą w Amsterdamie w wysokości 27.000.000 EUR. Zmiana pierwotnego terminu zapłaty wynikała z ustaleń stron.

W dniu 26 października 2017 r. z członkostwa w Zarządzie Spółki rezygnację złożyli:

- Pan Maciej Libiszewski – Prezes Zarządu,
- Pan Arkadiusz Olewnik – Członek Zarządu ds. Finansowych

Rada Nadzorcza Spółki, w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego, w dniu 26 października 2017 r. podjęła uchwałę o powołaniu w skład Zarządu PKP CARGO z dniem 26 października 2017 r. Pana Witolda Bawora, powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Operacyjnych.

Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwałę, zgodnie z którą postanowiła delegować Pana Krzysztofa Mamińskiego, Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO, do czasowego tj. do dnia 26 stycznia 2018 r. wykonywania czynności Prezesa Zarządu Spółki oraz powierzyć mu pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO.

listopad

Decyzją Prezesa UTK na PKP CARGO S.A. nałożono karę pieniężną w wysokości 101 tys. zł za prowadzenie w latach 2007 - 2013 r. działalności bez wymaganego dokumentu tj. „Autoryzacji bezpieczeństwa”. W chwili obecnej Spółka rozważa złożenie odwołania do Sądu Okręgowego w Warszawie

W dniu 2 listopada 2017 r. podpisano akt notarialny oraz dokonano zapłaty ceny opcji sprzedaży 15.000 udziałów stanowiących pozostałe 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym Advanced World Transport B.V. w wysokości 27.000.000 EUR. Tym samym PKP CARGO S.A. stało się właścicielem 100% udziałów w kapitale zakładowym ww. spółki.

Zawarcie Umowy 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 dniu 23 listopada 2017 r. Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od Aegon OFE zawiadomienia o przekroczeniu 5% ogólnej liczby głosów w Spółce w związku z zakończeniem w dniu 17.11.2017 r. likwidacji Nordea OFE oraz przeniesieniem wszystkich aktywów Nordea OFE do Aegon OFE.

grudzień

Wszczęcie postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska Prezesa Zarządu i Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.

Wyróżnienie dla PKP CARGO S.A. w II edycji organizowanego przez UTK konkursu „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym”, za „propagowanie programu Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego, zapewniającego kompleksowe wsparcie psychologiczne pracowników związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego”.

Podpisanie ze spółką Tauron Wydobycie umowy na przewóz w latach 2018-2019 11 mln ton węgla za łączną kwotę 227 mln zł brutto.

Podpisanie z Knorr-Bremse Systemy Kolejowe Polska Sp. z o.o. kontraktu na dostawy kompozytowych wstawek hamulcowych typu LL (o niskim współczynniku tarcia) do przebrojenia eksploatowanych wagonów towarowych. W ten sposób PKP CARGO S.A. stopniowo dostosowuje swój tabor do przyszłych wymagań UE dotyczących interoperacyjności i ogranicza wpływ hałasu na środowisko.

styczeń 2018

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.

luty 2018

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.

6.2 Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Spółkę i Grupę PKP CARGO

Porozumienie pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy

W dniu 26 czerwca 2017 r. zawarto porozumienia pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. Na mocy Porozumienia Strony postanowiły, że z dniem 1 września 2017 r. wdrożona zostanie podwyżka wynagrodzeń. Spółka oszacowała, że do końca 2017 r. koszt podwyżki to około 26,7 mln zł.

Sytuacja na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Sektor usług towarowych przewozów kolejowych jest ściśle uzależniony od koniunktury na rynku węgla, kruszyw, koksu, rud żelaza, metali, produktów rafinacji ropy naftowej, wyrobów chemicznych, a także od sytuacji na rynku przewozów kontenerowych. Dynamika wolumenów towarów przewożonych przez spółki realizujące przewozy w Grupie PKP CARGO jest silnie powiązana ze zmianami w przewozach w obrębie wymienionych poszczególnych grup towarów.

W 2017 r. zauważalne na rynku było silne zwiększenie się przewozów towarów koleją. Miało to swoje podłoże przede wszystkim we wzroście przewozów węgla kamiennego, w szczególności w imporcie do Polski. Zaobserwowano również poprawę koniunktury przewozów kruszyw i materiałów budowlanych. Za zwiększone przewozy w tej grupie towarowej odpowiadała głównie intensyfikacja prac przy już rozpoczętych oraz start nowych inwestycji infrastrukturalnych. Dodatkowo, z uwagi na lepszą koniunkturę gospodarczą w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym (a tym samym zwiększony popyt ze strony odbiorców) silnie wzrosły także przewozy rud żelaza, metali oraz wyrobów metalowych.

Sytuacja w czeskim sektorze węglowym – sytuacja OKD a.s.

W dniu 24 sierpnia 2017 r. Zgromadzenie Wierzycieli OKD a.s. przyjęło plan restrukturyzacji OKD. Przyjęcie Planu dało możliwość dalszej współpracy pomiędzy Grupą AWT a OKD, m. in. w zakresie świadczenia usług transportowych i prac rekultywacyjnych. Rozpoczęta restrukturyzacja zapobiegnie bankructwu OKD, przy założeniu stopniowego wygaszania dotychczasowej działalności OKD. 11 października 2017 r. plan został zatwierdzony przez Sąd Okręgowy w Ostrawie.

W obliczu zmniejszonych wolumenów transportowanego węgla kamiennego, spółka AWT podjęła wysiłek zmierzający do większej dywersyfikacji przewozów. W konsekwencji, spadki przewozów węgla kamiennego zostały w części skompensowane przez zwiększone transporty paliw płynnych, metali i rud, drewna i produktów rolnych oraz artykułów chemicznych czy też przewozów intermodalnych.

Koszty dostępu do infrastruktury

Wyniki działalności zarówno PKP CARGO S.A., jak i Grupy PKP CARGO, są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury w 2017 r. stanowił ok. 20,8% kosztów operacyjnych PKP CARGO S.A. oraz ok. 15,7% kosztów operacyjnych Grupy PKP CARGO.

Dodatkowo, działalność Grupy PKP CARGO uzależniona jest od stanu infrastruktury kolejowej, a wykorzystywana sieć kolejowa charakteryzuje się niską jakością. Intensywny program modernizacji sieci kolejowej, choć docelowo wiązać się będzie z poprawą warunków użytkowania, w okresie trwania prac budowlanych i remontowych powoduje utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów.

Regulacje techniczne dotyczące taboru

Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Grupy. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych napraw okresowych. Mogą również zależeć od wymogów wynikających z przepisów unijnych.

6.3 Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki i Grupy PKP CARGO

Umowy z dostawcami

Podpisanie znaczącej umowy z PKP PLK S.A.

W dniu 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).

Przedmiotem Umowy jest udostępnienie Spółce przez PKP PLK („Zarządca”) infrastruktury kolejowej w celu wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018.

Umowa daje możliwość wykorzystania przez PKP CARGO zamówionych tras pociągów w rozkładzie rocznym oraz tras zamawianych np. na indywidualny rozkład jazdy (IRJ), przy czym Spółka ma prawo zrezygnować z przydzielonej trasy lub jej części. Możliwa jest również zmiana parametrów przydzielonej trasy w wyniku zastosowania innego rodzaju pojazdu trakcyjnego, zmniejszenia masy lub zwiększenia masy brutto pociągu (do 500t).

Na podstawie Umowy Zarządca świadczy usługi podstawowe w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, które obejmują między innymi umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej zgodnie z przydzielonymi trasami pociągów, udostępnianie urządzeń sieci trakcyjnej, kierowanie i prowadzenie ruchu, w tym wykorzystywanie przez Przewoźnika częstotliwości sieci radiołączności kolejowej oraz zapewnienie na żądanie Spółki informacji związanych z przejazdem pociągu.

W ramach Umowy Zarządca świadczy również usługi dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, w tym obejmujące zapewnianie wsparcia w związku z niestandardowymi ładunkami i przygotowywaniem oraz uruchamianiem pociągów.

Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej obejmują podstawowo:

- opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmującą zrealizowane usługi;
- opłatę rezerwacyjną, pobieraną za zamówioną i przydzieloną trasę pociągu, która nie została przez przewoźnika wykorzystana;
- opłaty za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej.

Opłaty Zarządca nalicza w oparciu o: „Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm...” (w zakresie opłaty podstawowej), „Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm ...”, cennik „Opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej (OIU)...” a także „Regulamin sieci 2017/2018”

Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 631,9 mln zł netto (777,3 mln zł brutto).

Umowy z odbiorcami

Podpisanie aneksów do umów zawartych ze spółkami z Grupy ArcelorMittal

Podpisanie w dniu 30 czerwca 2017 r. aneksów do umów zawartych w dniu 20 kwietnia 2011 r. pomiędzy PKP CARGO a spółkami z Grupy ArcelorMittal.

Przedmiotem umów jest świadczenie przez Spółkę na rzecz kontrahentów usług transportu kolejowego towarów, a podpisane aneksy przedłużają okres ich obowiązywania do dnia 30 czerwca 2020 r. Wartość współpracy w okresie od 1 lipca 2017 r. do 30 czerwca 2020 r. Spółka szacuje na 1 268 569,30 tys. PLN. Umową o najwyższej wartości jest umowa z ArcelorMittal Poland S.A., której wartość w okresie od 1 lipca 2017 r. do 30 czerwca 2020 r. jest szacowana na poziomie 1 061 467,39 tys. PLN.

Zawarcie umowy z Tauron Wydobyćie

Podpisanie w dniu 19 grudnia 2017 r. ze spółką Tauron Wydobyćie umowy na przewóz w latach 2018-2019 11 mln ton węgla za łączną kwotę 227 mln zł brutto.

Przedmiotem umowy jest wykonanie usługi transportu kolejowego węgla na potrzeby TAURON Wydobyćie w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2019 r. Planowana do przewozu masa węgla z kopalń TAURON Wydobyćie w okresie obowiązywania umowy wyniesie ok. 10,99 mln ton. Szacunkowa wartość Umowy wynosi brutto 227,0 mln zł (netto 184,6 mln zł).

Zawarcie umowy z Enea Wytwarzanie

Zawarcie umowy na przewozy węgla dla Enea Wytwarzanie z Lubelskiego Węgla „Bogdanka” do Elektrowni Kozienice. W ramach nowego kontraktu PKP CARGO S.A. w okresie 14 miesięcy przetransportuje 5,3 mln ton węgla.

Nowa umowa jest kontynuacją wieloletniej współpracy PKP CARGO z Eneą Wytwarzanie. PKP CARGO S.A. realizowała i aktualnie wykonuje przewozy węgla dla Grupy Enea do Elektrowni Kozienice, zarówno z Lubelskiego Węgla „Bogdanka”, jak też z kilku kopalń śląskich.

Umowy kredytowe

Zawarcie aneksu do umowy kredytowej z Bankiem Gospodarstwa Krajowego

14 marca 2017 r. Spółka zawarła aneks do umowy kredytowej z dnia 16 listopada 2015 r. zawartej z Bankiem Gospodarstwa Krajowego.

Zgodnie z treścią Aneksu, termin dostępności kredytu w kwocie 67.850.591,20 EUR to dnia 27 grudnia 2017 r. Dzięki zawarciu aneksu, Spółka posiadała zabezpieczone środki na finansowanie i/lub refinansowanie zakupu lokomotyw wielosystemowych, inwestycji wynikających z planów inwestycyjnych oraz/lub finansowanie i/lub refinansowanie pozostałej działalności w zakresie akwizycji lub przejęć.

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

Jednostka dominująca nie publikowała prognoz finansowych na podstawie § 5 ust.1 pkt 25 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim, tj. z dnia 27 czerwca 2013 r. (Dz. U. z 2014, poz. 133 z późniejszymi zmianami) dotyczących wyników Spółki i Grupy PKP CARGO w 2017 r.

7. Polityka rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

7.1 Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO

Sytuacja gospodarcza w Europie



Koniunktura gospodarcza państw oraz całego otoczenia makroekonomicznego, w których 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 ma także stosunek partnerów biznesowych do otwartości w wymianie handlowej. W Unii Europejskiej wymiana handlowa przebiegała do tej pory bez większych problemów, jednak po decyzji Wielkiej Brytanii o opuszczeniu Unii można spodziewać się zmian w funkcjonowaniu zarówno wspólnego unijnego rynku, jak i rynku brytyjskiego.

Sytuacja na rynku 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 rynku 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 Spółkę i 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 2017 r. istotnie wzrosły przewozy towarów koleją, również w odniesieniu do przewozów kruszyw i materiałów budowlanych. Wynikało 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 budowy i utrzymania torów



Grupa, 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 2017 r. 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 angażowania w proces przewozowy zwiększonych zasobów ludzkich, taborowych i trakcyjnych.

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 2017 r. stanowił ok. 20,8% kosztów operacyjnych PKP CARGO S.A. oraz ok. 15,7% 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).

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.

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 przesądzone zostało, że Komisja Europejska przychyliła się do koncepcji tzw. cichych linii. Według ww. koncepcji, po cichych liniach (odcinkach o określonym natężeniu ruchu kolejowego) będą mogły się poruszać jedynie wagony wyposażone w kompozytowe klocki hamulcowe spełniające wymogi NOI TSI, tzw. ciche hamulce. Urząd Transportu Kolejowego, w porozumieniu z ekspertami technicznymi z PKP CARGO S.A., zgłosił

do Europejskiej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej wniosek o zastosowanie do Polski szczególnego przypadku (specific case) dotyczącego kół obręczowanych w polskim ruchu krajowym. Zgodnie ze złożonym wnioskiem, NOI TSI miałyby nie mieć zastosowania do wagonów z kołami obręczowanymi używanymi w ruchu krajowym do roku 2037 (data ta będzie prawdopodobnie przedmiotem negocjacji Agencji Kolejowej UE lub KE z Polską). Proponowana data wejścia w życie NOI TSI Hałas i ostateczny kształt projektu powinny być znane w II kw. 2018 r. i głosowane w III kw. 2018 r. Szacunkowy koszt dostosowania przez PKP CARGO istniejącego parku wagonów towarowych do nowelizowanej regulacji jest trudny do określenia, gdyż nie jest jeszcze znana data jej wejścia w życie i nie wiadomo w jakim zakresie zostanie uwzględniony wniosek UTK o zastosowanie dla Polski szczególnego przypadku.

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.

Zapowiedziany remont, a co za tym idzie - wyłączenie pieca, może mieć wpływ na przewozy realizowane przez PKP CARGO S.A. dla AMP.

Finansowanie nakładów inwestycyjnych



Grupa będzie finansować nakłady inwestycyjne z kredytów inwestycyjnych, ze środków własnych, a także z innych źródeł. Wzrost zobowiązań kredytowych będzie skutkować wzrostem poziomu zobowiązań (krótko- i długoterminowych) oraz kosztów finansowych.

Prowadzenie dialogu społecznego



Dialog społeczny w PKP CARGO S.A. jest oparty na zasadach wpływających 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.



7.2 Opis perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Spółki i Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym

Strategia CARGO'20



Wiodący Operator logistyczny w Europie Środkowo – Wschodniej



Rozwój działalności Grupy PKP CARGO w kolejnych okresach sprawozdawczych pozostanie zgodny z obowiązującą strategią Grupy na lata 2016-2020, której głównym celem jest kształtowanie i doskonalenie działalności wiodącego operatora logistycznego w Europie Środkowo-Wschodniej w oparciu o cztery filary:



Filar I. Lider na rynku przewozów krajowych – Działalność Grupy na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych ukierunkowana jest na umocnienie pozycji lidera w zakresie obsługi wszystkich grup towarowych obsługiwanych transportem kolejowym. Prognozowana i obserwowana charakterystyka rynku (w tym m.in. planowane liczne inwestycje infrastrukturalne, trendy w przemyśle wydobywczym, metalurgicznym i chemicznym) stanowi dla Grupy priorytet w zakresie kształtowania i zabezpieczania aktywów i właściwej oferty. Oczekiwanym efektem działań są zarówno satysfakcja odbiorców usług, jak również wzrost realizowanej pracy przewozowej oraz marżowości usług. Niezależnie od działań ukierunkowanych na konkurencyjność i wysoką jakość usług Grupy PKP CARGO w obecnym otoczeniu rynkowym, Grupa prowadzi szereg działań nakierowanych na promowanie transportu kolejowego, których oczekiwanym efektem jest wzrost udziału kolei w przemyśle transportowym, kształtując w ten sposób fundamenty oraz dodatkową przestrzeń do dalszego rozwoju.



Filar II. Znacząca pozycja na rynku międzynarodowym – Ambicją Grupy jest dalszy dynamiczny rozwój oraz kształtowanie znaczącej pozycji w obrębie Europy Środkowo-Wschodniej. Aktywność w obszarze obsługi przewozów międzynarodowych oparta jest na certyfikatach bezpieczeństwa cz. B uprawniających PKP CARGO S.A. do samodzielnej realizacji przewozów na terenie 7 państw UE. Działalność przewozowa Grupy wspierana jest wyspecjalizowanymi w spedycji międzynarodowej spółkami zależnymi. Istotnym elementem rozwoju strategicznego Grupy PKP CARGO na rynkach zagranicznych jest obsługa przewozów z/do portów Morza Północnego oraz Morza Adriatyckiego. Kluczowym i perspektywicznym projektem dynamicznie rozwijanym przez Grupę są przewozy z/do Chin. Należy zauważyć, iż walorem dla Grupy są ukształtowane strategiczne alianse z partnerami zagranicznymi. Grupa konsekwentnie realizuje strategię rozwoju przewozów międzynarodowych na głównych korytarzach transportowych w kierunku północ-południe i wschód-zachód. Wykorzystując efekt synergii z podmiotami Grupy AWT, zwiększana będzie obecność w obsłudze rynków tzw. Trójmorza między Bałtykiem, Adriatykiem i Morzem Czarnym.



Filar III. Lider rynku intermodalnego w CEE – Z uwagi na obserwowany dynamiczny rozwój przewozów intermodalnych oraz dostrzeżoną perspektywę dalszego wzrostu konteneryzacji towarów transportowanych w ruchu międzynarodowym, kluczowym filarem rozwoju działalności Grupy PKP CARGO jest aktywność i budowanie silnej pozycji międzynarodowej w obsłudze przedmiotowej grupy towarowej. Rozwój Grupy na rynku intermodalnym oparty jest na doskonaleniu logistyki produktu, wdrażaniu nowoczesnych technologii zarządzania procesami przewozowymi, kształtowaniu nowych kanałów dystrybucji usługi oraz budowaniu kompetencji w zakresie działalności operatora intermodalnego oferując swoim klientom miejsca na stałe, regularnie uruchamianych serwisach. Ważnym elementem rozwoju produktów intermodalnych jest aktywność PKP CARGO S.A. w obsłudze przewozów na linii Nowego Jedwabnego Szlaku. Obsługa towarów przewożonych z Chin drogą kolejową oprócz planowanych zwiększonych przeładunków polskich portów stanowi również podstawę wzrostu przewożonych przez Spółkę ładunków intermodalnych.



Filar IV. Rozwój w przylegających elementach łańcucha wartości – W ramach filaru Grupa stale rozszerza ofertę o usługi dopełniające transport kolejowy, w tym spedycję i przewozy drogowe oraz optymalizuje działalność terminalową. Dzięki podjętym działaniom w tym zakresie, oferta Grupy PKP CARGO będzie w stanie zabezpieczyć efektywną obsługę skomplikowanych i wymagających łańcuchów logistycznych.

Przyjęta strategia CARGO'20 zakłada także działania akwizycyjne, które będą jednak uzależnione od sytuacji rynkowej oraz atrakcyjności potencjalnych celów akwizycyjnych. Działania realizowane w ramach czterech filarów, wraz z dalszym doskonaleniem jakości usług, efektywnym wykorzystaniem posiadanych aktywów strategicznych, modernizacją taboru kolejowego oraz współpracą z innymi przewoźnikami, przełożą się na dalszy dynamiczny rozwój kompleksowych usług świadczonych przez Grupę PKP CARGO oraz umocnienie pozycji rynkowej w kolejnych latach.

W ramach realizacji Strategii, w 2018 r. oraz latach kolejnych Grupa PKP CARGO zamierza:

- sukcesywnie podnosić standardy jakości świadczonych usług i elastyczności w dostosowywaniu się do potrzeb klientów w powiązaniu z pełnym wykorzystaniem potencjału spółek Grupy PKP CARGO,
- nadal budować pozycję na rynkach zagranicznych, w tym budować pozycję w regionie Europy Środkowo-Wschodniej oraz rozwijać przewozy z/do Chin,
- poprawiać efektywność wykorzystania wagonów i lokomotyw poprzez zwiększenie ich dyspozycyjności w wyniku poprawy standardów i jakości utrzymania i napraw oraz optymalizacji procesu przewozowego,
- kontynuować optymalizację działań z zakresu IT mającą na celu usprawnienie działalności Spółki,
- kontynuować optymalizację organizacji przewozów,
- dostosowywać zasoby, koszty oraz procesy do faktycznych potrzeb,
- optymalizować działalność jednostek biznesowych Grupy PKP CARGO.

8. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

8.1 Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

8.1.1 Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie wpływów z emisji

W raportowanym okresie w PKP CARGO S.A. nie wystąpiła emisja, wykup i spłata dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych.

8.1.2 Informacje o umowach mogących w przyszłości wpłynąć na zmianę w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy

PKP CARGO S.A. nie są znane żadne umowy zawarte przez dotychczasowych akcjonariuszy, w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji.

8.1.3 Nabycie akcji własnych

W 2017 r. PKP CARGO S.A. nie prowadziła skupu / sprzedaży akcji własnych.

8.1.4 Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

Akcje objęte przez uprawnionych pracowników w związku z prawem przyznanym im w ramach Paktu Gwarancji Pracowniczych („PGP”), podlegały umownemu ograniczeniu ich zbywalności. Każdy uprawniony pracownik składając zapis na akcje, zobowiązany był podpisać umowę ograniczenia zbywalności akcji na okres 2 lat od debiutu Spółki na GPW, czyli do 30 października 2015 r. Złożony zapis bez podpisania ww. umowy zostałby uznany za nieważny, a uprawniony pracownik utraciłby prawo do premii prywatyzacyjnej, a zatem i akcji. Zbycie lub obciążenie akcji lub jakichkolwiek praw do akcji przed dniem 30 października 2015 r. było bezskuteczne wobec Spółki i mogło narazić pracownika na odpowiedzialność odszkodowawczą.

Z chwilą wygaśnięcia powyższego zakazu zbywania akcji, tj. 30 października 2015 r. akcje serii C uległy zamianie na okaziciela.

8.1.5 Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 17 marca 2017 r., tj. dnia przekazania raportu za 2016 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 52 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego	Wartość nominalna akcji [zł]
wg stanu na dzień przekazania raportu		
Krzysztof Mamiński	0	0
Grzegorz Fingas	0	0
Witold Bawor	46	2 300
Zenon Kozendra	46	2 300
wg stanu na dzień 17.03.2017 r.		
Maciej Libiszewski	0	0
Arkadiusz Olewnik	0	0
Grzegorz Fingas	0	0
Jarosław Klasa	46	2 300
Zenon Kozendra	46	2 300

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 17 marca 2017 r., tj. dnia przekazania raportu za 2016 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 53 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej	Wartość nominalna akcji [zł]
wg stanu na dzień przekazania raportu		
Krzysztof Mamiński*	0	0
Mirosław Antonowicz	0	0
Krzysztof Czarnota	70	3 500
Zofia Dzik	0	0
Raimondo Eggink	0	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0	0
Tadeusz Stachaczyński	0	0
Władysław Szczepkowski	0	0
Czesław Warszewicz	0	0
wg stanu na dzień 17.03.2017 r.		
Krzysztof Mamiński*	0	0
Krzysztof Czarnota	70	3 500
Zofia Dzik	0	0
Raimondo Eggink	0	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0	0
Marek Podskalny	70	3 500
Tadeusz Stachaczyński	0	0
Władysław Szczepkowski	0	0
Andrzej Wach	0	0
Czesław Warszewicz	0	0

Źródło: Opracowanie własne

*od 26.10.2017 r. czasowe wykonywanie czynności Prezesa Zarządu

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające i nadzorujące Spółkę na dzień 31 grudnia 2017 r. jest tożsamy ze stanem posiadania na dzień przekazania raportu.

Osoby zarządzające i nadzorujące emitenta, na dzień 31 grudnia 2017 r. oraz przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A.

8.1.6 Wyłacone lub zadeklarowane dywidendy

W dniu 16 marca 2017 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę w sprawie pokrycia poniesionej straty netto w 2016 r., wynikającej z jednostkowego sprawozdania z całkowitych dochodów za okres od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2016 r. z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych.

8.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w 2017 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 32 JSF](#) oraz [Nocie 30 SSF](#).

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

PKP CARGO S.A i jednostki od niej zależne nie są stroną postępowań toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, a dotyczących zobowiązań lub wierzytelności, których wartość stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Jednostki Dominującej.

PKP CARGO S.A i jednostki od niej zależne są stronami postępowań dotyczących zobowiązań lub wierzytelności emitenta lub danej jednostki zależnej emitenta, gdzie łączna wartość wierzytelności i zobowiązań nie stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Jednostki Dominującej.

8.4 Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

Drony

PKP CARGO S.A. wykorzystuje drony do ochrony swoich pociągów przed kradzieżami. Podejmowane przez Spółkę działania przynoszą pozytywne efekty - ograniczenie liczby kradzieży, wzrost bezpieczeństwa, a także możliwość wykonywania zdalnych inspekcji składów - to wszystko przemawia za tym, by Spółka dalej inwestowała w tę technologię.

Do tej pory flota dronów PKP CARGO S.A. składała się z maszyn dwóch typów „DJI Phantom 3” oraz „Eagle”. Obecnie Spółka wykorzystuje również nowoczesny, super lekki, wyposażony w jeszcze lepsze niż do tej pory kamery dron „Bielik”. Drony przekazują rejestrowany obraz na żywo do siedziby Zespołu Przeciwdziałania Zagrożeniom. Dzięki temu pracownicy Zespołu mogą szybko reagować na kradzież.

Bezpieczeństwo ruchu kolejowego

W trosce o bezpieczeństwo ruchu kolejowego PKP CARGO S.A. sukcesywnie wdraża nowe rozwiązania. Obejmują one przede wszystkim dwa obszary: przygotowanie zawodowe i szkolenie pracowników oraz rozwój systemów informatycznych, wspomagających zarządzanie procesem przewozowym. Spółka rozwija też system informatyczny EKL (Elektroniczna Księga Logistyki), wprowadzając do niego nowe funkcjonalności oparte na nowoczesnych rozwiązaniach informatycznych oraz technologii GPS.

Produkcja zestawów kołowych

W Zakładzie Napraw Taboru Spółki PKP CARGOTABOR w Zduńskiej Woli-Karsznicach uruchomiono nowoczesną linię produkcji i napraw wagonowych zestawów kołowych. Dzięki nowej inwestycji Zakład zwiększył docelowo ilość naprawianych zestawów aż o 150 proc. Zakład Napraw Taboru Spółki PKP CARGOTABOR w Karsznicach jako jeden z nielicznych w Polsce wykonuje kompleksowe naprawy zestawów kołowych do wagonów i lokomotyw. W 2013 r. rozpoczęto tam proces tarczowania wagonowych zestawów kołowych, a w 2016 roku inżynierowie Spółki podjęli prace nad swoją autorską konstrukcją. Projekt zakończył się sukcesem.

W związku z dużym zapotrzebowaniem na zestawy kołowe projekt zakładał wyprodukowanie zestawu wagonowego o parametrach najbardziej poszukiwanych na rynku. Dzięki uzyskaniu odpowiednich certyfikatów, zestawy te będą mogły trafiać na rynki w całej Unii Europejskiej. W zduńskowolskim Zakładzie ma być także poszerzony katalog oferowanych produktów. Zarząd Spółki PKP CARGOTABOR podjął decyzję o kontynuowaniu w Zakładzie procesu konstrukcyjnego. Aktualnie trwają intensywne prace nad certyfikacją kolejnych trzech typów zestawów kołowych. W planach jest także rozbudowa linii napraw zestawów kołowych dla lokomotyw.

Kompozytowe wstawki hamulcowe

PKP CARGO S.A., realizując program akustycznej modernizacji eksploatowanych wagonów towarowych, coraz powszechniej w czasie napraw okresowych wagonów, wymienia żeliwne wstawki klocków hamulcowych na wstawki kompozytowe typu LL. Program, w ramach którego zmodernizowano już około 1400 wagonów, jest odpowiedzią na przyszłe wymagania

nowelizowanej obecnie technicznej specyfikacji interoperacyjności dotyczącej hałasu emitowanego przez tabor kolejowy (TSI Hałas), nie tylko dla nowo budowanych wagonów towarowych, ale także do istniejącego parku wagonowego.

20 grudnia PKP CARGO S.A. podpisała z Knorr-Bremse Systemy Kolejowe Polska Sp. z o.o. kontrakt na dostawy kompozytowych wstawek hamulcowych typu LL (o niskim współczynniku tarcia) do przebrojenia eksploatowanych wagonów towarowych.

Projekt „Leśne Gospodarstwa Węgłowe”

PKP CARGO włączyło się w nurt międzynarodowych działań związanych z ochroną klimatu. Podpisany przez spółkę list intencyjny ma na celu wsparcie Lasów Państwowych w realizacji projektu ograniczającego ilości dwutlenku węgla w atmosferze. Projekt przewiduje stworzenie systemu obrotu tzw. jednostkami dwutlenku węgla („JDW”). Każda jednostka wyraża zmniejszenie ilości dwutlenku węgla w atmosferze o jedną tonę wskutek prowadzonych w leśnictwie działań dodatkowych. Dochody ze sprzedaży JDW będą przeznaczone na działania o charakterze proekologicznym bądź prospołecznym, takie jak np. czynna ochrona przyrody, wsparcie społecznych i środowiskowych pozaprodukcyjnych funkcji lasu, edukacja przyrodnicza i leśna, projekty z zakresu budowy infrastruktury leśnej.

Program Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego

Program umożliwi zainteresowanym pracownikom PKP CARGO skorzystanie ze specjalnej telefonicznej infolinii obsługiwanej przez wyspecjalizowanych psychologów lub bezpośrednią rozmowę z psychologiem, pomoc w problemach zawodowych oraz życia codziennego, a także uczestnictwo w szkoleniach obejmujących tematykę radzenie sobie w sytuacjach stresowych.

PKP CARGO S.A. zostało wyróżnione w II edycji organizowanego przez Urząd Transportu Kolejowego konkursu „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym”, za „propagowanie programu Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego, zapewniającego kompleksowe wsparcie psychologiczne pracowników związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego”.

8.5 Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego

Realizacja strategii Spółki opiera się na dostosowaniu jej zasobów i organizacji do wymogów nowoczesnego rynku transportowego z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, zgodnie z przyjętą polityką Zintegrowanego Systemu Zarządzania /ZSZ/: jakość, bhp, ochrona środowiska.

Polityka środowiskowa Spółki stanowi integralną część ogólnego systemu zarządzania firmą. Strategicznym celem odpowiedzialnego działania PKP CARGO S.A. w obszarze ochrony środowiska jest prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów przy użyciu taboru spełniającego wymogi środowiskowe. Spółka inwestuje zarówno w zakupy nowego taboru i modernizację taboru użytkowanego, jak też w zaplecze utrzymaniowe i naprawcze oraz w jego wyposażenie do diagnostyki taboru. Celem tych działań jest uzyskanie wysokich standardów utrzymania taboru oraz ochrona środowiska przed ewentualnymi skutkami awarii i wypadków taboru.

W procesie przeglądu środowiskowego (przeprowadzonym co roku) dokonywana jest ocena efektów działalności środowiskowej, formułowanie celów i zadań środowiskowych na lata następne wg kryteriów ustalanych na podstawie:

Proces przeglądu środowiskowego



Spółka szczegółowo monitoruje aspekty środowiskowe ocenione jako znaczące. Listę aspektów znaczących w roku 2017 przedstawiono poniżej:

1. Potencjalne ryzyko przedostania się do środowiska substancji niebezpiecznych przy przewozie towarów i odpadów niebezpiecznych;
2. Awarie instalacji i urządzeń powodujące potencjalne ryzyko uwalniania się do środowiska substancji niebezpiecznych;
3. Emisja ze spalania paliw z kotłowni na paliwa stałe;
4. Zużycie oleju napędowego na cele trakcyjne oraz emisja niezorganizowana ze spalania paliw przez lokomotywy;
5. Emisja niezorganizowana LZO (procesy technologiczne) z instalacji podlegających standardom emisyjnym;
6. Zużycie energii elektrycznej trakcyjnej oraz emisja ze zużycia energii elektrycznej trakcyjnej;
7. Zrzuty ścieków do kanalizacji;
8. Zrzuty wód opadowych i roztopowych do wód i ziemi;
9. Zrzuty ścieków do wód i ziemi;
10. Gospodarowanie odpadami niebezpiecznymi;
11. Potencjalne wycieki przy magazynowaniu i przeładunku odpadów niebezpiecznych;
12. Zanieczyszczenia historyczne;
13. Emisja hałasu z taboru trakcyjnego i wagonów

Celem monitorowania aspektów znaczących jest nie tylko posiadanie wiedzy o wielkości oddziaływań na środowisko przez śledzenie założonych mierników, lecz realizacja programu ochrony środowiska celem uzyskiwania poprawy wskaźników emisyjności (energochłonności).

Corocznie poprzez wprowadzenie celów i zadań w znaczących aspektach odpowiednio do przyjętych kryteriów klasyfikacji, Spółka zmniejsza oddziaływanie na środowisko.

Znaczące aspekty są związane z podstawową działalnością Spółki dotyczącą przewozu towarów oraz utrzymania i napraw taboru. Stąd poddano ocenie grożących sankcji:

1) Przewóz towarów niebezpiecznych



Spółka jest przede wszystkim kolejowym przewoźnikiem towarów, stąd monitorowaniu podlega przewóz materiałów niebezpiecznych. PKP CARGO S.A. nie zanotowała w 2017 r. wydarzeń skutkujących wystąpieniem szkód w środowisku, a ponieważ Spółka ma świadomość kosztów przywracania środowiska do wymaganych standardów, nadzoruje w sposób ciągły jakość bezpieczeństwa przewozów. Proces ten jest wspierany przez doskonalenie diagnostyki i przeglądów taboru poprzez przeznaczenie na ten cel znaczących środków finansowych, w tym na: zakup sprzętu diagnostycznego, naprawczego, wyposażenia warsztatowego do diagnostyki i napraw lokomotyw i wagonów oraz zakupy nowego taboru i modernizację wagonów.

2) Emisje do powietrza



Spółka zużywa duże ilości energii trakcyjnej i paliwa trakcyjnego, stąd zużycie podlega monitorowaniu. W ostatnich latach w wyniku prowadzonej remotoryzacji znacząco zmniejszył się wskaźnik zużycia paliwa trakcyjnego; pomimo niedostatecznej przepustowości linii i prędkości handlowej obniżeniu ulega także miernik zużycia energii elektrycznej. Ma to bezpośrednie przełożenie na wielkość emisji jak również na opłaty za korzystanie ze środowiska. Spółka na koniec 2017 r. dysponowała 16 nowoczesnymi elektrowozami wielosystemowymi (15 szt. lokomotyw EU46 SIEMENS oraz 1 szt. EU45) oraz 138 zmodernizowanymi lokomotywami spalinowymi z silnikami spełniającymi wymogi etapu IIIA w zakresie emisyjności gazów i pyłów. Inwestycje związane z ograniczeniem emisji z pojazdów trakcyjnych będą nadal kontynuowane, w postaci remotoryzacji, modernizacji taboru, zakupu nowych lokomotyw, olicznikowania zużycia energii elektrycznej.

3) Emisje do wód



PKP CARGO S.A. podejmuje działania w celu przeprowadzenia remontu i przebudowy istniejącej sieci odprowadzania ścieków oraz wód deszczowych w Punktach Utrzymania Taboru („PUT”) w Rybniku i Żurawicy, co będzie miało bezpośredni wpływ na obniżenie opłat ponoszonych z tytułu odprowadzania ścieków bez ich oczyszczenia.

4) Ochrona powierzchni ziemi

Działalność Spółki ma wpływ na stan środowiska gruntowo-wodnego, stąd realizacja własnego programu budowy kontenerowych stacji paliw skutkiem czego zostały wyłączone z eksploatacji wszystkie stacje paliw ze zbiornikami jednopłaszczyznowymi dzierżawione od PKP S.A.

W 2017 r. odebrano 2 kolejne, nowe kontenerowe stacje paliw (Toruń, Ostrów Wielkopolski). Równolegle realizowany jest plan wycofania z użytku starych zbiorników na olej przepracowany i zabudowa w PUT wszystkich Zakładów Spółki instalacji wymuszonego spustu oleju przepracowanego (uszczelnienie procesu). W 2016 r. opracowano dokumentację techniczną dla nowych zbiorników w 17 lokalizacjach wraz z decyzjami administracyjnymi zezwalającymi na zabudowę. W 2017 roku rozpoczęto zabudowę 9 zbiorników (Kamieniec Żąbkowicki, Wrocław Brochów, Jaworzno Sz. Czechowice Dz., Bydgoszcz, Tarnowskie Góry, Rybnik, Poznań Franowo, Szczecin). Zakończenie rozpoczętych w 2017 robót zaplanowano na początek II kwartału 2018 r. Zabudowę pozostałych 8 zbiorników planują się rozpocząć w 2018 roku.



Wykonywanie kolejowych usług transportowych wymaga poddawania eksploatowanego taboru regularnym przeglądom, naprawom, modernizacjom czy kasacjom, co wiąże się z powstawaniem odpadów (w tym niebezpiecznych). Ze względu na ich ilość (tysiące ton rocznie) i różnorodność (możliwość wytworzenia ponad setki różnych odpadów), gospodarowanie odpadami bez stosownych regulacji prawnych i monitorowania sytuacji na gruncie, znacznie zwiększyłoby narażenie Spółki na sankcje.

W związku z powyższym na bieżąco, adekwatnie do potrzeb, aktualizowane są lub uzyskiwane decyzje na wytwarzanie, zbieranie i odzyskiwanie odpadów oraz wewnętrzne regulaminy. Dzięki stworzeniu wewnętrznego systemu gospodarowania odpadami nastąpiło przypisanie odpowiedzialności poszczególnym grupom pracowników na kolejnych etapach gospodarowania odpadem, skutecznie minimalizujące ryzyko umieszczenia odpadu w nieprzeznaczonym na ten cel miejscu.

Jako znaczący aspekt środowiskowy, ścisłej ewidencji i kontroli podlegają miejsca stosowania azbestu. Zgodnie z wymogami prawnymi Spółka dokonuje oceny stanu i możliwości bezpiecznego użytkowania wyrobów zawierających azbest zarówno budowlany jak i w urządzeniach (lokomotywy elektryczne) i składa wymagane sprawozdania do właściwych organów ochrony środowiska. Azbest jest stopniowo wycofywany celem dotrzymania ustawowego terminu jego likwidacji (do 2032 r.).

Nie przewiduje się sankcji z powodu nieprawidłowości w gospodarowaniu azbestem.

5) Działania organizacyjne

Reagując na zmiany w przepisach prawnych w sferze zarządzania ochroną środowiska, Spółka dokonuje corocznego przeglądu i aktualizacji:

- Instrukcji postępowania w PKP CARGO S.A. z instalacjami i urządzeniami powodującymi emisje oraz z wytwarzanymi odpadami - Cs
- Zakładowych Regulaminów związanych z wytwarzaniem odpadów komunalnych i przemysłowych
- przesyłania danych, sporządzania informacji o zakresie korzystania ze środowiska i jego ochronie.

Wewnętrzną kontrolę nad prawidłowością korzystania ze środowiska we wszystkich aspektach sprawuje pion ds. ochrony środowiska.



Grupa PKP CARGO prowadzi działalność na terenie całego kraju, jak również poza jego granicami. Zużycie podczas prowadzonych prac materiałów, paliw i energii, powoduje szerokie oddziaływanie na środowisko. Aby uniknąć jakichkolwiek naruszeń w zakresie ochrony środowiska i zminimalizować ryzyko nałożenia sankcji na spółki należące do Grupy, niezbędny jest ciągły nadzór i kontrola sposobu prowadzenia działań. Świadome swego wpływu na środowisko spółki podejmują przeciwdziałania zanieczyszczeniom środowiska. Ponadto czuwają nad stałym podnoszeniem świadomości ekologicznej pracowników, przez szkolenie wszystkich pracowników odpowiedzialnych za wykonywanie zadań związanych z przewozem towarów, nadzorem i utrzymaniem instalacji powodujących emisje do środowiska oraz gospodarką odpadami.

Grupa zaangażowana jest w osiągnięcie zgodności działań z obowiązującymi przepisami, posiada program działań środowiskowych i uzyskuje konkretne efekty tych działań, posiada wykwalifikowaną kadrę prowadzącą sprawy ochrony środowiska, dysponującą narzędziami w postaci oprogramowania do naliczania opłat środowiskowych, które stanowi aktualizowaną bazę danych o zakresie korzystania ze środowiska. Pracownicy posiadają dostęp do aktualnych przepisów i instrukcji a ich świadomość ekologiczna corocznie wzrasta z uwagi na prowadzony proces szkoleniowy i informacyjny. Spółkom należącym do Grupy PKP CARGO nie powinny zatem grozić poważne sankcje z tytułu korzystania ze środowiska.

8.6 Opis dotyczący prowadzonej przez Spółkę i Grupę PKP CARGO działalności sponsoringowej, charytatywnej lub innej o zbliżonym charakterze

Wśród obszarów działalności sponsoringowej Spółki, zgodnie ze Strategią Marki, znajdują się innowacyjne inicjatywy w branży TSL, nauka i edukacja, w tym współpraca z uczelniami i ośrodkami naukowymi, kultura i sztuka, bezpieczeństwo oraz sport, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju młodzieży poprzez sport oraz dbałości o zdrowy tryb życia.

Wsparcie charytatywne koncentruje się na ochronie środowiska i ekologii (w tym wsparciu inicjatyw z zakresu ekologii transportu), nauce i edukacji, kulturze i sztuce, bezpieczeństwie oraz wyrównywaniu różnic społecznych.

Realizacja działań w obszarze sponsoringu

Nauka, kultura i sztuka

W zakresie tych działań znalazły się m.in. przedsięwzięcia, które wpłynęły na popularyzację problematyki transportu kolejowego oraz były płaszczyzną wymiany informacji i doświadczeń na rynku logistyki. PKP CARGO S.A. było partnerem ważnego w branży TSL wydarzenia, jakim jest Forum Transportu Intermodalnego Fracht.

Jednym z przedsięwzięć popularyzujących problematykę transportu kolejowego, a zarazem wpływającym na ochronę zabytków techniki kolejnictwa, była pomoc logistyczna PKP CARGO S.A. w procesie przejścia zabytkowego taboru przez jedno ze stowarzyszeń miłośników kolejowych na Dolnym Śląsku, a także wsparcie w zorganizowaniu spotkania popularyzującego kolej wśród dzieci i młodzieży.

PKP CARGO S.A. i PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. wsparły m.in. organizację Festiwalu Polskie Kręgi Sztuki, co było doskonałą promocją zarówno polskiej kultury, jak też spółki PKP CARGO w Chinach (50 miast, ponad 200 mln odbiorców).

PKP CARGO S.A. było także partnerem Festiwalu Filmów Dokumentalnych „Kino z duszą”, co było doskonałą promocją Spółki, jako mecenasa ambitnej sztuki filmowej, dofinansowało m.in. renowację nagrobka jednego ze znanych kolejarzy na Powązkach oraz rewitalizację unikatowego egzemplarza parowozu, a także wsparło organizację spektakli teatralnych w dwóch szpitalach dziecięcych.

Spółka PKP CARGOTABOR dofinansowała natomiast organizację w kraju i za granicą uroczystości związanych z rocznicą obalenia komunizmu w Polsce.

Bezpieczeństwo

PKP CARGO S.A. było partnerem programu szkoleniowego „Bezpiecznie - chce się żyć” zorganizowanego w Warszawie przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji oraz seminarium z zakresu prewencji i ochrony przeciwpożarowej „Numery Twoich Przyjaciół 998-112”, organizowanego przez Związek Ochotniczych Straży Pożarnych RP.

PKP CARGO S.A. było także sponsorem III Europejskiego Forum Cyberbezpieczeństwa CYBERSEC 2017, co podkreśliło znaczenie, jakie przywiązuje spółka do działań podejmowanych na rzecz budowy krajowego i europejskiego systemu cyberbezpieczeństwa.

Sport i kultura fizyczna

PKP CARGO S.A. wsparło m.in. Program Edukacji Morskiej w zakresie szkolenia młodzieży w technice żeglarskiej i popularyzacji wiedzy o żeglarstwie w czasie tygodniowych rejsów po morzu, dołączając do grona spółek Skarbu Państwa promujących ten rodzaj sportu i czynnego wypoczynku. PKP CARGO S.A. współfinansowało także kolejny raz organizację kolarskiego Wyścigu „Solidarności” i Olimpijczyków.

Spółki z Grupy PKP CARGO wspierają ponadto działalność wielu klubów sportowych, co stawia Grupę w rzędzie znaczących mecenasów polskiego sportu.

Realizacja działań charytatywnych

W 2017 r. PKP CARGO S.A. podejmowało działania charytatywne na rzecz fundacji i stowarzyszeń na wsparcie ich działalności statutowej oraz na rzecz osób fizycznych, zwłaszcza pracowników i rencistów PKP CARGO S.A. oraz ich rodzin. Trzeba przy tym zaakcentować dobrą współpracę PKP CARGO S.A. z Fundacją Grupy PKP w realizacji przedsięwzięć na rzecz dzieci z ubogich rodzin kolarskich oraz innych inicjatyw społecznych.

8.7 Informacje o obowiązującej Polityce Wynagrodzeń

8.7.1 Ogólna informacja na temat przyjętego w Jednostce dominującej systemu wynagrodzeń

W PKP CARGO S.A. zasady wynagradzania ustalane są zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa i regulacjami wewnętrznymi obowiązującymi w Spółce.

Na system wynagrodzeń składają się:

- Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A.,
- Uchwały organów korporacyjnych PKP CARGO S.A., ustalające i wprowadzające zasady wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A., a także pracowników Centrali Spółki oraz pracowników zatrudnionych na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych w zakładach Spółki,
- Zakładowe regulaminy premiowania pracowników.

Na podstawie postanowień ZUZP pracownikom Spółki, stanowiącym w 2017 r. 84,09% ogółu zatrudnionych, przysługują elementy wynagrodzenia, świadczenia i gratyfikacje oraz inne uprawnienia, które nie są uregulowane w przepisach powszechnie obowiązujących lub są uregulowane w sposób mniej korzystny.

W skład wynagrodzenia tych pracowników, w zależności od zajmowanego stanowiska, wchodzi elementy o charakterze stałym i zmiennym.

Stale składniki wynagrodzenia to: wynagrodzenie zasadnicze, dodatek funkcyjny i dodatek za staż pracy. Zmienne składniki wynagrodzenia to dodatki: za pracę w warunkach szkodliwych dla zdrowia, uciążliwych i niebezpiecznych, za pracę w godzinach nadliczbowych, za pracę w niedziele i święta, za pracę w porze nocnej, dodatek kilometrowy i za jednoosobową obsługę trakcyjną.

Ponadto pracownikom wynagradzanym na podstawie ZUZP przysługuje premia miesięczna przyznawana wg zasad określonych w zakładowych regulaminach premiowania. Fundusz premii obejmuje pulę środków na premię za bieżące wykonanie zadań oraz na premiowanie pracowników za indywidualne osiągnięcia.

Na mocy delegacji zawartej w ZUZP, pracownicy Centrali Spółki oraz pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kierowniczych i samodzielnych w zakładach Spółki, którzy stanowili w 2017 roku 15,91% ogółu zatrudnionych, są wynagradzani na zasadach określonych w Uchwale Zarządu PKP CARGO S.A.

Stałym elementem wynagrodzenia tej grupy pracowników jest miesięczne wynagrodzenie ustalone w oparciu o indywidualny współczynnik wynagrodzenia adekwatny do stanowiska pracy oraz przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw opublikowane przez GUS.

Pracownikom wynagradzającym na podstawie Uchwały Zarządu PKP CARGO S.A., może być przyznana w zależności od zajmowanego stanowiska: kwartalna premia uznaniowa, uruchamiana w przypadku odpowiedniego stopnia realizacji celów biznesowych Spółki lub premia roczna w oparciu o Program Zarządzanie przez Cele w PKP CARGO S.A., w przypadku uruchomienia Programu w danym roku.

System wynagrodzeń przewiduje także m.in. następujące świadczenia i gratyfikacje: nagroda jubileuszowa, odprawa rentowa lub emerytalna, deputat węglowy w formie ekwiwalentu pieniężnego, uprawnienia do kolejowych świadczeń przejazdowych, gratyfikacja pieniężna z okazji Święta Kolejarza, dodatkowe urlopy, które przysługują pracownikom zatrudnionym na niektórych stanowiskach.

W związku z debiutem PKP CARGO na Giełdzie Papierów Wartościowych, 2 września 2013 r. został przyjęty przez sygnatariuszy ZUZP Pakt Gwarancji Pracowniczych, który ma istotny wpływ na kierunki realizacji polityki personalnej Spółki. Pakt wprowadził szereg korzystnych rozwiązań dla pracowników PKP CARGO S.A., w tym:

- gwarancje zatrudnienia, wynagrodzenia i miejsca pracy, na warunkach określonych w Pakcie, z wyłączeniem stanowisk kierowniczych,
- jednorazowe świadczenie w formie akcji pracowniczych,
- udział przedstawicieli załogi w Radzie Nadzorczej i Zarządzie Spółki,
- partycypację reprezentacji pracowników w negocjacyjnym kształtowaniu corocznego wzrostu wynagrodzeń w zależności od wyniku i sytuacji finansowej Spółki.

Ewentualna przebudowa systemu wynagrodzeń w kierunku jego unowocześnienia i dostosowania do aktualnych potrzeb rynkowych jest zdeterminowana wolą porozumienia i osiągnięcia jedności przez wszystkich sygnatariuszy ZUZP tj. pracodawcę i 12 organizacji związkowych.

W system wynagrodzeń wpisuje się także Polityka wynagrodzeń kluczowego personelu kierowniczego, jako wewnętrzny element zbioru zasad fadu korporacyjnego stosowanych w PKP CARGO S.A., ustalonych zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa i regulacjami wewnętrznymi obowiązującymi w Spółce, w tym w szczególności z postanowieniami Statutu, Regulaminu Walnego Zgromadzenia, Regulaminu Rady Nadzorczej i Regulaminu Zarządu.

Polityka zawiera podsumowanie ogólnych zasad wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego tj. Członków Rady Nadzorczej i Członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz dyrektorów biur Centrali Spółki i dyrektorów Zakładów Spółki i stanowi istotny element rozwoju i bezpieczeństwa funkcjonowania PKP CARGO S.A., a jej głównym zadaniem jest wspieranie strategii w realizacji założonego celu biznesowego Spółki.

8.7.2 Warunki i wysokość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu i Rady Nadzorczej

Zarząd

Zgodnie z zapisami „Polityki wynagrodzeń kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”, do końca 2017 r. w Spółce obowiązywały następujące zasady dot. zatrudniania i wynagradzania Członków Zarządu:

1. Możliwa forma zatrudnienia Członków Zarządu to: umowa o pracę lub inny rodzaj umowy np. umowy o świadczenie usług zarządzania, kontrakt menedżerski.
2. Członkowie Zarządu zatrudnieni na podstawie umowy o pracę, podlegają wszelkim regulacjom wynikającym z przepisów prawa pracy tj. Kodeksu pracy, innych ustaw i aktów wykonawczych określających prawa i obowiązki pracowników i pracodawców, jak również z przepisów wewnątrzzakładowych.
3. Rodzaj umowy z Członkami Zarządu oraz wysokość wynagrodzenia składającego się z elementów stałych i zmiennych ustala Rada Nadzorcza.
4. Członkowi Zarządu przysługuje miesięczne wynagrodzenie zasadnicze wyliczone na podstawie obiektywnego i mierzalnego wskaźnika i odpowiada wielkości przedsiębiorstwa oraz pozostaje w rozsądnym stosunku do wyników ekonomicznych Spółki.
5. Członkowie Zarządu są uprawnieni do otrzymywania wynagrodzenia zmiennego (premi) z tytułu osiągnięcia celów o szczególnym znaczeniu dla Spółki, określonych przez Radę Nadzorczą. Cele o szczególnym znaczeniu dla Spółki powinny być ustalane najpóźniej do końca lutego każdego roku i powinny obejmować cele krótko i długoterminowe wpisane w dalekosiężną strategię Spółki. Cele zdefiniowane są w sposób indywidualny i ogólnofirmowy, zawierają informację o miernikach, wadze i oczekiwanym poziomie realizacji.

6. Członkom Zarządu może zostać przyznane prawo do korzystania, na zasadach obowiązujących w Spółce, z narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków Członka Zarządu, samochodu służbowego, firmowej karty płatniczej, pakietu medycznego, mieszkania.
7. Członkowie Zarządu Spółki związani są zakazem konkurencji w okresie zatrudnienia i po rozwiązaniu lub wygaśnięciu umowy („przedłużony zakaz konkurencji”). Z tytułu przedłużonego zakazu konkurencji przysługuje im odszkodowanie na warunkach ustalonych przez Radę Nadzorczą. W okresie obowiązywania umowy o zakazie konkurencji, Członkowie Zarządu nie mogą prowadzić działalności konkurencyjnej wobec Spółki lub podmiotów należących do Grupy kapitałowej PKP CARGO.
8. Pełnienie funkcji w organie zarządzającym stanowi główny obszar aktywności zawodowej Członka Zarządu. Dopuszcza się możliwość dodatkowego zaangażowania Członka Zarządu w działalność organów zarządzających i nadzorczych w podmiotach należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO.
9. Wysokość wynagrodzenia z tytułu dodatkowej działalności oraz warunki pełnienia funkcji w organie spółki zależnej, ustala właściwy organ korporacyjny spółki zależnej.

W tabeli poniżej przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2017 r.

Tabela 54 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2017 r. (zł)*

Nazwisko i imię	Wynagrodzenie, ekwiwalent za urlop	Premie, nagrody sporadyczne, nagrody jubileuszowe	Odprawy, odszkodowania, zakaz konkurencji	Inne przychody opodatkowane i oskładkowane	Spółki zależne	Razem
Obecni członkowie Zarządu						
Mamiński Krzysztof	0	0	0	0	0	0
Fingas Grzegorz	602 843	0	0	12 141	75 769	690 753
Bawor Witold	116 358	0	0	0	36 331	152 689
Kozendra Zenon	578 687	0	0	4 041	53 717	636 444
Byli członkowie Zarządu						
Libiszewski Maciej	609 447	0	118 080	4 041	97 448	829 016
Olewnik Arkadiusz	531 457	0	0	4 463	308 085	844 005
Klasa Jarosław	342 159	0	301 000	7 447	105 411	756 016
Purwin Adam	0	0	162 502	0	0	162 502
Neska Jacek	0	0	285 713	0	0	285 713
Hadyś Łukasz	0	0	285 713	0	0	285 713
Derda Wojciech	0	0	232 287	0	0	232 287

Źródło: Opracowanie własne

* Opodatkowane i oskładkowane

Rada Nadzorcza

Zgodnie z zapisami „Polityki wynagrodzeń kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”, do końca 2017 r. w Spółce obowiązywały następujące zasady dot. zatrudniania i wynagradzania Członków Rady Nadzorczej:

1. Członkowie Rady Nadzorczej nie są zatrudnieni przez Spółkę (dotyczy to samej formy powoływania na członka Rady; członkowie Rady – przedstawiciele pracowników mogą być pracownikami Spółki, a na czas pełnienia funkcji w Radzie zawieszać stosunek pracy).
2. Wysokość wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej ustala Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Spółki.
3. Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej nie jest powiązane z wynikami działalności Spółki, opcjami i innymi instrumentami finansowymi, ani z jakimkolwiek zmiennym składnikiem.
4. Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej nie stanowi istotnej pozycji kosztów działalności Spółki i nie wpływa w znaczący sposób na jej wynik finansowy.

5. Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej powinno być adekwatne do powierzonego zakresu działań i pełnionych funkcji, np. pracy w komitetach Rady Nadzorczej.
6. Członkom Rady Nadzorczej może zostać przyznane prawo do korzystania, na zasadach obowiązujących w Spółce, z narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków Członka Rady Nadzorczej.

W poniższej tabeli przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej Spółki w 2017 r.

Tabela 55 Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2017 r. (zł)

Imię i Nazwisko	Stanowisko	Wynagrodzenie z tytułu pełnienia funkcji w RN PKP CARGO S.A.	Wynagrodzenia pozostałe (PKP CARGO S.A.)	Spółki zależne
Mamiński Krzysztof	Przewodniczący Rady Nadzorczej	0	0	0
Antonowicz Mirosław	v-ce Przewodniczący Rady Nadzorczej	0	0	0
Czarnota Krzysztof	Członek Rady Nadzorczej	125 244	164 996	0
Dzik Zofia	Członek Rady Nadzorczej	125 244	0	0
Eggink Raimondo	Członek Rady Nadzorczej	125 244	0	0
Kleniewski Jerzy	Członek Rady Nadzorczej	25 587	0	0
Kryszkiewicz Małgorzata	Członek Rady Nadzorczej	125 244	0	0
Pawłowski Mirosław	Członek Rady Nadzorczej	27 724	0	157 509
Podskalny Marek	Członek Rady Nadzorczej	112 719	171 693	0
Stachaczyński Tadeusz	Członek Rady Nadzorczej	125 244	85 368	0
Szczepkowski Władysław	Członek Rady Nadzorczej	99 993	0	0
Wach Andrzej	Członek Rady Nadzorczej	51 848	0	0
Warszewicz Czesław	Członek Rady Nadzorczej	125 244	0	0

Źródło: Opracowanie własne

Warunki dot. przysługujących pozafinansowych składników wynagrodzenia dla pozostałych kluczowych menedżerów

Dyrektorzy Biur i Dyrektorzy Zakładów

Zgodnie z zapisami „Polityki wynagrodzeń kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.”, do końca 2017 r. w Spółce obowiązywały następujące zasady dot. przysługujących pozafinansowych składników wynagrodzenia:

1. Kluczowym menedżerom Spółki w tej grupie poza wynagrodzeniem w części stałej i zmiennej może zostać przyznane, na zasadach obowiązujących w Spółce, prawo do korzystania z dofinansowania czynszu najmu mieszkania, samochodu służbowego, służbowej karty płatniczej, narzędzi i urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania obowiązków na zajmowanym stanowisku, opieki medycznej.
2. Kluczowi menedżerowie Spółki mogą być objęci zakazem prowadzenia działalności konkurencyjnej wobec PKP CARGO S.A. po ustaniu stosunku pracy, na warunkach określonych Uchwałą Zarządu i z tego tytułu otrzymywać odszkodowanie za przestrzeganie zakazu prowadzenia działalności konkurencyjnej wobec PKP CARGO S.A. i podmiotów należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

Z początkiem 2018 r. wdrożono nowe zasady wynagradzania kluczowego personelu kierowniczego PKP CARGO S.A.

8.7.3 Wskazanie istotnych zmian, które w ciągu ostatniego roku obrotowego nastąpiły w polityce wynagrodzeń, lub informację o ich braku

W 2017 r. nie miały miejsca istotne zmiany w polityce wynagrodzeń Spółki.

8.7.4 Ocena funkcjonowania polityki wynagrodzeń z punktu widzenia realizacji jej celów, w szczególności długoterminowego wzrostu wartości dla akcjonariuszy i stabilności funkcjonowania przedsiębiorstwa

Obowiązująca w 2017 r. „Polityka Wynagrodzeń dla kluczowego personelu kierowniczego” pozwoliła podnieść wartości Spółki z punktu widzenia akcjonariuszy w następujących aspektach:

- Zaimplementowanie oficjalnego dokumentu opisującego zasady wynagradzania kluczowego personelu Spółki zapewnia zgodność ze standardami powszechnie obowiązującymi spółki notowane na GWP.
- Przyjęcie Polityki Wynagrodzeń oznacza, że zawarte w niej zdefiniowane zasady wynagradzania nie są ustalane doraźnie pod wpływem aktualnych wydarzeń, w reakcji na bieżące wyniki finansowe, ale stanowią trwałe, przejrzyste, niezależne zasady wynagradzania przez co gwarantują stabilność funkcjonowania przedsiębiorstwa.
- Polityka pozwala na wyłonienie grup pracowników, którzy poprzez pełnione funkcje, mają znaczący wpływ na sprawne zarządzanie organizacją oraz realizowanie strategicznych celów Spółki.
- Przyjęta w spółce Polityka wynagrodzeń określa w szczególności przejrzystą formę, strukturę i sposób ustalania wynagrodzeń kluczowych menedżerów zarówno w części stałej wynagrodzenia jak i w jej części zmiennej oraz świadczeniach pozapłacowych, co pozwala na ograniczenie ryzyka związanego z niestabilnymi zasadami wynagradzania kluczowego personelu.

8.7.5 Umowy zawarte między PKP CARGO S.A. a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w określonych przypadkach

W dniu 19 stycznia 2016 r. Rada Nadzorcza Uchwałą nr 1512/V/2016 powołała Macieja Libiszewskiego na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. Umowa o pracę z Prezesem Zarządu PKP CARGO S.A. została zawarta na podstawie Uchwały nr 1516/V/2016 Rady Nadzorczej z dnia 9 lutego 2016 r.

W dniu 31 marca 2016 r. Rada Nadzorcza Uchwałami nr 1571/V/2016, 1573/V/2016, 1575/V/2016 powołała Arkadiusza Olewnika na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., Jarosława Klasę na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. i Grzegorza Fingasa na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. W dniu 14 lipca 2016 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę nr 1599/VI/2016 powołując z dniem 14 lipca 2016 r. Pana Zenona Kozendrę - Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników.

Z członkami Zarządu zostały zawarte umowy o pracę. Podstawowe warunki przedmiotowych umów o pracę:

1. członkowie Zarządu realizują zadania określone w umowie o pracę w ramach pełnego etatu;
2. umowa zawarta jest na czas pełnienia funkcji Prezesa/Członka Zarządu bieżącej kadencji Zarządu Spółki w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki oraz następującej kadencji po kadencji bieżącej w rozumieniu § 27 ust. 5 Statutu Spółki. Umowa rozwiązuje się z upływem powyższego okresu. Umowa może zostać rozwiązana w każdym czasie na mocy porozumienia Stron;
3. członkom Zarządu przysługuje miesięczne wynagrodzenie zasadnicze jak również wynagrodzenie zmienne (Premia) z tytułu osiągnięcia celów o szczególnym znaczeniu dla Spółki, które określa Rada Nadzorcza Spółki;
4. członkowie Zarządu zobowiązują się, że w okresie obowiązywania Umowy nie będą prowadzić działalności konkurencyjnej wobec Spółki lub podmiotów należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO;
5. zakaz konkurencji obowiązuje również w okresie dwunastu miesięcy po rozwiązaniu lub wygaśnięciu umowy oraz upływie terminu pełnienia funkcji członka Zarządu. Z tytułu objęcia członków Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji, Spółka zapłaci członkom Zarządu wynagrodzenie zasadnicze za każdy miesiąc objęcia członka Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji;
6. na pisemny wniosek członka Zarządu, Rada Nadzorcza, może - w formie uchwały - zwolnić z zakazu konkurencji. W każdym przypadku Rada Nadzorcza określa w uchwale zakres zwolnienia, wskazując jakich czynności, podmiotów lub funkcji on dotyczy.

W związku z Ustawą z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami (Dz. U. z 2016 poz.1202) w dniu 27 kwietnia 2017 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1669/VI/2017 ustalając zasady

kształtowania wynagrodzeń Członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz Uchwałę nr 1670/VI/2017 kształtującą wynagrodzenia Członków Zarządu PKP CARGO S.A.

Podstawowe warunki nowoprzyjętych umów o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji:

1. członkowie Zarządu świadczą usługi zarządzania polegające na osobistym zarządzaniu powierzonymi obszarami działalności Spółki;
2. umowa zawarta jest na czas pełnienia funkcji w Zarządzie spółki; umowa rozwiązuje się z upływem niniejszego okresu;
3. członkom Zarządu przysługuje wynagrodzenie składające się z części stałej, stanowiącej wynagrodzenie miesięczne podstawowe, oraz części zmiennej („Premia”), stanowiącej wynagrodzenie uzupełniające za rok obrotowy w związku z osiągnięciem przez Zarządzającego celów zarządczych o szczególnym znaczeniu dla Spółki i Grupy Kapitałowej;
4. członkowie Zarządu zobowiązują się, że w okresie obowiązywania Umowy nie będą prowadzić działalności konkurencyjnej wobec Spółki lub podmiotów należących do Grupy Kapitałowej PKP CARGO;
5. zakaz konkurencji obowiązuje również w okresie sześciu miesięcy po rozwiązaniu umowy oraz upływie terminu pełnienia funkcji członka Zarządu. Z tytułu objęcia członków Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji, Spółka zapłaci członkom Zarządu wynagrodzenie zasadnicze za każdy miesiąc objęcia członka Zarządu przedłużonym zakazem konkurencji;
6. na pisemny wniosek członka Zarządu, Rada Nadzorcza, może - w formie uchwały - zwolnić Zarządzającego odpowiednio z Zakazu Konkurencji lub Przedłużonego Zakazu Konkurencji. Rada Nadzorcza określa w uchwale zakres zwolnienia, wskazując jakich czynności, podmiotów lub funkcji dotyczy zwolnienie.

W dniu 26 października 2017 r. Rada Nadzorcza Uchwałę nr 1698/VI/2016, powołała Witolda Bawora na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A.

Rada Nadzorcza zawarła z członkami Zarządu ww. umowy o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji.

8.8 Informacje dotyczące sprawozdania finansowego

8.8.1 Informacje o umowie zawartej z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdania finansowego

Uchwałę nr 1597/VI/2016 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 30 czerwca 2016 r. dokonano wyboru Spółki BDO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością („BDO”) z siedzibą w Warszawie przy ul. Postępu 12, wpisanej pod numerem 3355 jako podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych.

Umowa z BDO została zawarta w dniu 27 lipca 2016 r. i obejmuje:

- badanie jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. i skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO za lata 2016-2018,
- przegląd półrocznych jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2016-2018,
- weryfikację pakietu sprawozdawczego sporządzonego na potrzeby konsolidacji PKP S.A.
- przeprowadzenie uzgodnionych procedur w zakresie potwierdzenia prawidłowości wyliczenia rocznych wskaźników zdefiniowanych w umowach kredytowych,
- tłumaczenie na język angielski sprawozdań finansowych jednostkowych i skonsolidowanych kwartalnych, półrocznych i rocznych.

W dniu 16 października 2017 r. został podpisany aneks do powyższej umowy, regulujący, iż podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych przygotowuje dodatkowo sprawozdanie dla komitetu audytu oraz zaprzestaje, począwszy od 1 stycznia 2018 r., tłumaczenia na język angielski sprawozdań finansowych jednostkowych i skonsolidowanych kwartalnych, półrocznych i rocznych.

BDO Sp. z o.o. przeprowadziła ponadto badania sprawozdań finansowych spółek z Grupy tj. PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Tabela 56 Wynagrodzenie podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych (zł netto)

Wyszczególnienie	Rok zakończony 31/12/2017	Rok zakończony 31/12/2016
Badanie jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego	120 427	120 427
Badanie sprawozdań finansowych spółek zależnych	86 408	86 408
Inne usługi poświadczające, w tym przegląd sprawozdań finansowych	105 520	105 520
Pozostałe usługi (w tym szkolenia)	2 500	5 000
Razem	314 855	317 355

Źródło: Opracowanie własne

8.8.2 Zasady sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. jest sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2014, poz. 133 z późniejszymi zmianami) („Rozporządzenie”).

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. zostały sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszych sprawozdań nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez PKP CARGO S.A. oraz Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. oraz Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2017 r. zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych.

8.8.3 Opis nietypowych pozycji w jednostkowym sprawozdaniu finansowym PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO

Na dzień 31 grudnia 2017 r. ze względu na odnotowany na rynku wzrost cen złomu w stosunku do cen przyjętych przez Spółkę do wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego w poprzednich okresach, Zarząd Spółki po przeprowadzeniu analizy wpływu tej zmiany na jednostkowe i skonsolidowane sprawozdanie finansowe za rok 2017, 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 powyższego odpisu wpłynęło na poprawę wyniku finansowego Spółki za rok 2017 w kwocie 22.205 tys. zł. po uwzględnieniu efektu podatkowego. Dokonana aktualizacja odpisu ma charakter niepieniężny i pozostaje bez wpływu na sytuację płynnościową PKP CARGO.

8.8.4 Opis istotnych pozycji pozabilansowych

Istotne pozycje pozabilansowe zostały opisane w **Notach do JSF i SSF**:

- Umowy leasingu operacyjnego w **Nocie 33 JSF** i **Nocie 31 SSF**,
- Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe w **Nocie 34 JSF** i **Nocie 32 SSF**,
- Zobowiązania warunkowe w **Nocie 35 JSF** i **Nocie 33 SSF**
- Zabezpieczenie spłaty zobowiązań w **Nocie 36 JSF** i **Nocie 34 SSF**

9. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego

9.1 Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny

W okresie od dnia dopuszczenia akcji Spółki do publicznego obrotu tj. od dnia 28 października 2013 r. do dnia 31 grudnia 2016 r. Spółka podlegała zasadom ładu korporacyjnego opisanym w dokumencie Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW („Dobre Praktyki”), stanowiącym Załącznik do Uchwały Rady GPW nr 12/1170/2007 z dnia 4 lipca 2007 r., zmienionym następującymi uchwałami Rady GPW: nr 17/1249/2010 z dnia 19 maja 2010 r. (weszła w życie z dniem 1 lipca 2010 r.), nr 15/1282/2011 z dnia 31 sierpnia 2011 r. (weszła w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.), nr 20/1287/2011 z dnia 19 października 2011 r. (weszła w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.) oraz nr 19/1307/2012 z dnia 21 listopada 2012 r., która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2013 r.

Tekst zbioru Dobrych Praktyk, którym Spółka podlegała w 2017 r. jest dostępny na stronie internetowej GPW pod adresem (http://static.gpw.pl/pub/files/PDF/dobre_praktyki/dobre_praktyki_16_11_2012.pdf).

W dniu 13 października 2015 r. Rada GPW podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia nowego zbioru zasad ładu korporacyjnego pod nazwą „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016” (dalej: „Dobre Praktyki 2016”), które weszły w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. i zastąpiły poprzedni zbiór zasad ładu korporacyjnego, przyjęty uchwałą GPW z dnia 4 lipca 2007 z późniejszymi zmianami. Tekst zbioru „Dobrych Praktyk 2016”, którym Spółka podlega od dnia 1 stycznia 2016 r. jest dostępny na stronie internetowej GPW pod adresem (http://static.gpw.pl/pub/files/PDF/RG/DPSN2016__GPW.pdf).

W związku z wejściem w życie w dniu 1 stycznia 2016 r. DPS 2016, Zarząd Spółki w dniu 4 stycznia 2016 r. opublikował raport bieżący EBI, zawierający „Informację na temat stanu stosowania przez Spółkę rekomendacji i zasad zawartych w Zbiorze Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016”, której treść jest dostępna na stronie internetowej Spółki w zakładce Relacje Inwestorskie/Ład Korporacyjny/ Zasady Dobrych Praktyk.

9.2 Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia

W 2017 r. Spółka stosowała rekomendacje i zasady zawarte w Zbiorze Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW z wyłączeniem poniższych:

Rozdział II Rekomendacja 2 Dobrych Praktyk dotycząca wyboru członków zarządu lub rady nadzorczej

Spółka wyraża poparcie dla powyższej rekomendacji, dotyczącej dążenia do zapewnienia wszechstronności i różnorodności przy wyborze członków zarządu i rady nadzorczej, między innymi pod względem płci, kierunku wykształcenia, wieku i doświadczenia zawodowego. Jednakże Spółka prowadzi politykę, zgodnie z którą w Spółce zatrudniane są osoby kompetentne, kreatywne oraz posiadające odpowiednie doświadczenie zawodowe i wykształcenie nie kierując się przy tym kryterium płci i wieku.

Rozdział IV Rekomendacja 2 Dobrych Praktyk dotycząca zapewnienia akcjonariuszom możliwości udziału w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej

Spółka odstępuje od stosowania tej zasady ze względu na ryzyka natury prawnej i organizacyjno - technicznej, mogące zagrażać prawidłowemu przebiegowi walnego zgromadzenia przy zapewnieniu akcjonariuszom zdalnego sposobu komunikacji. Ponadto, żaden z akcjonariuszy nie zgłaszał Spółce zainteresowania takim sposobem uczestnictwa w walnym zgromadzeniu. Należy stwierdzić, iż aktualnie obowiązujące w Spółce zasady udziału w walnych zgromadzeniach umożliwiają akcjonariuszom efektywną realizację wszelkich praw z akcji i zabezpieczają interesy wszystkich akcjonariuszy.

Rozdział VI Rekomendacja 3 Dobrych Praktyk dotycząca funkcjonowania komitetu do spraw wynagrodzeń

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział VI Rekomendacja 4 Dobrych Praktyk dotycząca poziomu wynagrodzenia członków zarządu i rady nadzorczej oraz kluczowych menedżerów

Wynagrodzenie członków Rady Nadzorczej Spółki jest obecnie zróżnicowane tylko w odniesieniu do funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej Spółki, który na podstawie uchwały 5/2014 NWZ z dnia 30.07.2014 r. pobiera wynagrodzenie wyższe w porównaniu z innymi członkami Rady Nadzorczej, nie jest natomiast zróżnicowane pod względem dodatkowych funkcji wykonywanych przez członków Rady Nadzorczej Spółki, takich jak praca w komitetach Rady Nadzorczej. W związku z tym, niniejsza zasada ładu korporacyjnego jest spełniona tylko częściowo. Zarząd Spółki będzie rekomendował Walnemu Zgromadzeniu dokonanie zmian w tym zakresie, tak aby spełnienie ww. zasady ładu korporacyjnego było możliwe w całości.

Rozdział I Zasada 1.15 dotycząca stosowanej przez spółkę polityki różnorodności w odniesieniu do władz spółki oraz jej kluczowych menedżerów

Spółka prowadzi politykę, zgodnie z którą w Spółce zatrudniane są osoby kompetentne, kreatywne oraz posiadające odpowiednie doświadczenie zawodowe i wykształcenie nie kierując się przy tym kryterium płci i wieku.

Rozdział I Zasada 1.16 dotycząca planowanej transmisji obrad walnego zgromadzenia

Niestosowanie niniejszej zasady ładu korporacyjnego jest konsekwencją odstąpienia przez Spółkę od stosowania zasady IV.R.2., zgodnie z którą Spółka powinna umożliwić akcjonariuszom udział w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, w szczególności poprzez transmisję obrad walnego zgromadzenia w czasie rzeczywistym.

Rozdział I Zasada 1.20 dotycząca zapisu przebiegu obrad walnego zgromadzenia, w formie audio lub wideo

W ocenie Spółki niestosowanie tej zasady nie wpływa na rzetelność polityki informacyjnej Spółki ani kompletność istotnych informacji przekazywanych przez Spółkę akcjonariuszom.

Rozdział II Zasada 2 dotycząca zgody rady nadzorczej na zasiadanie członków zarządu spółki w zarządach lub radach nadzorczych spółek spoza grupy kapitałowej spółki

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 5 dotycząca przekazania przez członka rady nadzorczej pozostałym członkom rady oraz zarządowi spółki oświadczenia o spełnianiu przez niego kryteriów niezależności

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 6 dotycząca oceny spełniania kryteriów niezależności przez członków rady nadzorczej

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 7 dotycząca zadań i funkcjonowania komitetów działających w radzie nadzorczej

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 8 dotycząca spełniania kryteriów niezależności przez przewodniczącego komitetu audytu

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 10.1 dotycząca oceny sytuacji spółki, z uwzględnieniem oceny systemów kontroli wewnętrznej, zarządzania ryzykiem, compliance oraz funkcji audytu wewnętrznego

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 10.2 dotycząca sprawozdania z działalności rady nadzorczej

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 10.3 dotycząca oceny sposobu wypełniania przez spółkę obowiązków informacyjnych dotyczących stosowania zasad ładu korporacyjnego

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział II Zasada 10.4 dotycząca oceny racjonalności prowadzonej przez spółkę polityki związanej z działalnością sponsoringową, charytatywną lub inną o zbliżonym charakterze

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział III Zasada 2 dotycząca osób odpowiedzialnych za zarządzanie ryzykiem, audyt wewnętrzny i compliance – ich podległości bezpośrednio prezesowi lub innemu członkowi zarządu, a także zapewnieniu możliwości raportowania bezpośrednio do rady nadzorczej lub komitetu audytu

Spółka odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu zakończenia procesu analizy zasadności oraz ewentualnego sposobu wdrożenia w Spółce tej zasady ładu korporacyjnego oraz podjęcia przez Zarząd Spółki decyzji o jej zastosowaniu bądź wyłączeniu.

Rozdział III Zasada 4 dotycząca przedstawiania radzie nadzorczej przez osobę odpowiedzialną za audyt wewnętrzny (w przypadku wyodrębnienia w spółce takiej funkcji) i zarząd własnej oceny skuteczności funkcjonowania systemów kontroli wewnętrznej, zarządzania ryzykiem, compliance oraz funkcji audytu wewnętrznego

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział III Zasada 5 dotycząca monitorowania przez radę nadzorczą skuteczności systemów kontroli wewnętrznej, zarządzania ryzykiem, compliance oraz funkcji audytu wewnętrznego oraz dokonywania rocznej oceny skuteczności Spółka tymczasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział IV Zasada 2 dotycząca zapewnienia powszechnie dostępnej transmisji obrad walnego zgromadzenia w czasie rzeczywistym

W opinii Spółki niestosowanie tej zasady nie wpływa na rzetelność polityki informacyjnej Spółki ani kompletność istotnych informacji przekazywanych przez Spółkę akcjonariuszom.

Rozdział V Zasada 5 dotycząca zawarcia przez spółkę istotnej umowy z akcjonariuszem posiadającym co najmniej 5% ogólnej liczby głosów w spółce lub podmiotem powiązany

Spółka czasowo odstępuje od stosowania tej zasady ładu korporacyjnego, do czasu dokonania odpowiednich zmian w obowiązujących w Spółce dokumentach korporacyjnych.

Rozdział V Zasada 6 dotycząca określenia w regulacjach wewnętrznych kryteriów i okoliczności, w których może dojść w spółce do konfliktu interesów, a także zasady postępowania w obliczu konfliktu interesów lub możliwości jego zaistnienia

Obecnie niniejsza zasada ładu korporacyjnego jest spełniona tylko częściowo. Regulamin Zarządu zawiera wprawdzie zapisy dotyczące postępowania w obliczu zaistnienia konfliktu interesów Spółki z osobistymi interesami członka Zarządu Spółki, jednak nie uwzględniają one wszystkich wymogów niniejszej zasady ładu korporacyjnego tj. nie identyfikują m.in. kryteriów i okoliczności, w których może dojść w Spółce do konfliktu interesów. Zarząd Spółki podejmie kroki mające na celu spełnienie ww. zasady ładu korporacyjnego w całości oraz będzie rekomendował podjęcie takich czynności Radzie Nadzorczej Spółki.

9.3 Opis głównych cech stosowanych w PKP CARGO S.A. systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych

Jednolite zasady rachunkowości

W jednostce dominującej PKP CARGO S.A. została opracowana i wdrożona Polityka rachunkowości sporządzona zgodnie z MSSF UE. Dokument ten jest na bieżąco aktualizowany w razie zaistnienia zmian w przepisach. Zasady zawarte w tym dokumencie mają zastosowanie do jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO. Spółki podlegające konsolidacji są zobowiązane do stosowania Polityki rachunkowości PKP CARGO S.A. przy sporządzaniu sprawozdawczych pakietów konsolidacyjnych, które są podstawą sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.

Jednolite pakiety konsolidacyjne spółek zależnych

Przyjęto jednolity wzór pakietów sprawozdawczych w oparciu MSSF UE przygotowanych przez Spółki zależne na potrzeby skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO. Spółki zależne przygotowują pakiety sprawozdawcze według MSSF UE uwzględniając różnice między Polskimi Standardami Rachunkowości a MSSF UE.

Prowadzenie ksiąg rachunkowych

Rzetelność sprawozdania finansowego zapewniają dane bezpośrednio wynikające z ksiąg rachunkowych. Jednostka dominująca prowadzi księgi rachunkowe będące podstawą przygotowania sprawozdania finansowego w informatycznym systemie finansowo-księgowym SAP. Spółka na bieżąco aktualizuje system finansowo-księgowy do zmieniających się przepisów i wymogów sprawozdawczych, zarówno wewnętrznych i zewnętrznych. Dostęp do systemów informatycznych ograniczony jest odpowiednimi uprawnieniami dla upoważnionych pracowników. W Spółce funkcjonują rozwiązania informatyczne i organizacyjne zabezpieczające kontrolę dostępu do systemu finansowo-księgowego oraz zapewniające należytą ochronę i archiwizację ksiąg rachunkowych.

Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych

W PKP CARGO S.A. i spółkach zależnych zostały wdrożone wewnętrzne procedury dotyczące zamknięcia okresów, określające terminy i odpowiedzialność działów wewnętrznych za poszczególne obszary ewidencji; sprawozdania finansowe są poddawane wewnętrznym procedurom weryfikacji kompletności i spójności; pakiety sprawozdawcze sporządzone według MSSF UE są podpisywane przez Zarządy Spółek zależnych, natomiast skonsolidowane sprawozdania finansowe sporządzone według MSSF UE są odpowiednio autoryzowane i podpisywane przez Zarząd Spółki.

Nadzór Komitetu Audytu

W ramach Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. został powołany Komitet Audytu, który zgodnie z przepisami dokonuje nadzoru nad procesem sporządzania skonsolidowanych sprawozdań finansowych, nad procesem rewizji finansowej oraz analizuje i monitoruje śródroczne oraz końcoworoczne dane finansowe Spółki i Grupy.

Badanie i przegląd sprawozdań finansowych

Roczne jednostkowe i skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane badaniu przez biegłego rewidenta, półroczne jednostkowe i skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane przeglądowi przez biegłego rewidenta; sprawozdania z tych prac są dołączone do zatwierdzonych i publikowanych sprawozdań finansowych.

9.4 Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji

Na dzień przekazania niniejszego raportu, łączna liczba akcji Spółki wyniosła 44 786 917. Zgodnie z otrzymanymi przez Spółkę zawiadomieniami, struktura akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji Spółki przedstawiała się następująco:

Tabela 57 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 1 stycznia 2017 r.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ⁽¹⁾	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	6 854 195	15,30%	6 854 195	15,30%
MetLife OFE ⁽³⁾	2 494 938	5,57%	2 494 938	5,57%
AVIVA OFE ⁽⁴⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	18 315 219	40,89%	18 315 219	40,89%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

Źródło: Opracowanie własne

(1) Zgodnie z zawiadomieniem 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 18.08.2016 r.

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

W dniu 27 marca 2017 r. Zarząd Spółki otrzymał od Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych PZU S.A. (TFI PZU SA) zawiadomienie o zwiększeniu powyżej progu 5% udziału w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu Spółki przez fundusze zarządzane przez TFI PZU SA („Fundusze TFI PZU”):

- PZU Fundusz Inwestycyjny Otwarty Parasolowy,
- PZU Specjalistyczny Fundusz Inwestycyjny Otwarty Globalnych Inwestycji,
- PZU Specjalistyczny Fundusz Inwestycyjny Otwarty Universum,
- PZU Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Akcji Focus,
- PZU Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Dynamiczny.

Do przekroczenia przedmiotowego progu doszło w wyniku rozliczenia w dniu 21 marca 2017 r. nabycia 71.393 akcji PKP CARGO S.A., dokonanego w dniu 17 marca 2017 r. w ramach transakcji zwykłych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. W zawiadomieniu wskazano, iż przed zmianą udziału Fundusze TFI PZU posiadały łącznie 2 231 450 akcji Spółki, stanowiących 4,9824% kapitału zakładowego Spółki, uprawniających do 2 231 450 głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki („WZ”), co stanowiło 4,9824% ogólnej liczby głosów. Po zmianie udziału Fundusze TFI PZU posiadały łącznie 2 302 843 akcji Spółki, stanowiących 5,1418% kapitału zakładowego Spółki, uprawniających do 2 302 843 głosów na WZ, co stanowiło 5,1418% ogólnej liczby głosów.

W dniu 16 czerwca 2017 r. Zarząd Spółki otrzymał od Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych PZU S.A. (TFI PZU SA) zawiadomienie o zmniejszeniu poniżej progu 5% udziału w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu Spółki przez fundusze zarządzane przez TFI PZU SA („Fundusze TFI PZU”):

- PZU Fundusz Inwestycyjny Otwarty Parasolowy,
- PZU Specjalistyczny Fundusz Inwestycyjny Otwarty Globalnych Inwestycji,
- PZU Specjalistyczny Fundusz Inwestycyjny Otwarty Universum,
- PZU Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Akcji Focus,
- PZU Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Dynamiczny

Do przekroczenia przedmiotowego progu doszło w wyniku rozliczenia w dniu 13 czerwca 2017 r. zbycia 52.473 akcji PKP CARGO S.A., dokonanego w dniu 9 czerwca 2017 r. w ramach transakcji zwykłych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. W zawiadomieniu wskazano, iż przed zmianą udziału Fundusze TFI PZU posiadały łącznie 2 247 244 akcji Spółki, stanowiących 5,0176% kapitału zakładowego Spółki, uprawniających do 2 247 244 głosów na WZ, co stanowiło 5,0176% ogólnej liczby głosów. Po zmianie udziału Fundusze TFI PZU posiadały łącznie 2 194 771 akcji Spółki, stanowiących 4,9005% kapitału zakładowego Spółki, uprawniających do 2 194 771 głosów na WZ, co stanowiło 4,9005% ogólnej liczby głosów.

W dniu 7 września 2017 r. Zarząd Spółki otrzymał od Aegon Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. („Aegon PTE”), dotychczas zarządzające wyłącznie Aegon Otwartym Funduszem Emerytalnym („Aegon OFE”), zawiadomienie o zwiększeniu powyżej progu 5% udziału w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu Spółki, łącznie przez Aegon OFE oraz Nordea Otwarty Fundusz Emerytalny („Nordea OFE”), w związku z przejściem w dniu 1 września 2017 r. przez Aegon PTE zarządzania Nordea OFE.

Przed powyższym przejściem zarządzania:

- Aegon OFE posiadał 1 631 258 akcji Spółki, co stanowiło 3,64% udziału w jej kapitale zakładowym i uprawniało do 1 631 258 głosów, to jest 3,64% ogólnej liczby głosów,
- Nordea OFE posiadał 868 721 akcji Spółki, co stanowiło 1,94% udziału w jej kapitale zakładowym i uprawniało do 868 721 głosów, to jest 1,94% ogólnej liczby głosów,

Po przejściu zarządzania Nordea OFE, według stanu na dzień 1 września 2017 r., oba fundusze zarządzane przez Towarzystwo posiadają łącznie 2 499 979 akcji Spółki, co stanowi 5,58% udziału w kapitale zakładowym i uprawnia do 2 499 979 głosów, to jest 5,58% ogólnej liczby głosów.

W dniu 23 listopada 2017 r. Zarząd Spółki otrzymał od Aegon PTE, zarządzające Aegon OFE”, zawiadomienie o zwiększeniu przez Aegon OFE powyżej progu 5% udziału w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu Spółki, w związku z zakończeniem w dniu 17 listopada 2017 r. likwidacji Nordea OFE, skutkującym przeniesieniem w tym dniu wszystkich aktywów Nordea OFE do Aegon OFE oraz wstąpieniem Aegon OFE we wszystkie prawa i obowiązki Nordea OFE.

Bezpośrednio przed dniem zakończenia likwidacji Nordea OFE:

- Aegon OFE posiadał 1 631 258 akcji Spółki, co stanowiło 3,64% udziału w jej kapitale zakładowym i uprawniało do 1 631 258 głosów, to jest 3,64% ogólnej liczby głosów,
- Nordea OFE posiadał 868 721 akcji Spółki, co stanowiło 1,94% udziału w jej kapitale zakładowym i uprawniało do 868 721 głosów, to jest 1,94% ogólnej liczby głosów.

W dniu zakończenia likwidacji tj. na dzień 17 listopada 2017 r. AEGON OFE posiada 2 499 979 akcji PKP CARGO S.A., co stanowi 5,58% udziału w kapitale zakładowym i uprawnia do 2 499 979 głosów, to jest 5,58% ogólnej liczby głosów.

Rysunek 33 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2017 r. oraz na dzień przekazania raportu



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

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

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

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

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

Źródło: Opracowanie własne

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

Tabela 58 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Źródło: Opracowanie własne

PKP CARGO S.A. nie są znane żadne umowy zawarte przez dotychczasowych akcjonariuszy, w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji.

9.5 Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnień

Papiery wartościowe PKP CARGO S.A. nie dają żadnemu z akcjonariuszy specjalnych uprawnień kontrolnych.

9.6 Ograniczenia odnośnie do wykonywania prawa głosu

Prawo do udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu

Akcjonariusz wykonuje prawo głosu na Walnych Zgromadzeniach. Zgodnie z Kodeksem Spółek Handlowych akcjonariusze Spółki mogą uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu oraz wykonywać prawo głosu osobiście lub przez pełnomocnika. Akcjonariusz Spółki zamierzający uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu za pośrednictwem pełnomocnika musi udzielić pełnomocnikowi pełnomocnictwa na piśmie lub w postaci elektronicznej. Formularz zawierający wzór pełnomocnictwa Spółka zamieszcza w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Ponadto o udzieleniu pełnomocnictwa w postaci elektronicznej należy zawiadomić Spółkę przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej wskazanych w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Spółka podejmuje odpowiednie działania służące identyfikacji akcjonariusza Spółki i pełnomocnika w celu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej. Szczegółowy opis sposobu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej zawiera treść ogłoszenia o zwołaniu Walnego Zgromadzenia.

Akcjonariusz Spółki posiadający Akcje zapisane na więcej niż jednym rachunku papierów wartościowych może ustanowić oddzielnych pełnomocników do wykonywania praw z Akcji zapisanych na każdym z rachunków.

Jeżeli pełnomocnikiem akcjonariusza Spółki na Walnym Zgromadzeniu jest członek Zarządu, członek Rady Nadzorczej, likwidator, pracownik Spółki lub członek organów lub pracownik spółki zależnej od PKP CARGO S.A., pełnomocnictwo może upoważniać do reprezentacji tylko na jednym Walnym Zgromadzeniu. Pełnomocnik ma obowiązek ujawnić akcjonariuszowi Spółki okoliczności wskazujące na istnienie bądź możliwość wystąpienia konfliktu interesów. W takim przypadku udzielenie dalszego pełnomocnictwa jest niedopuszczalne. Pełnomocnik, o którym mowa powyżej, głosuje zgodnie z instrukcjami udzielonymi przez akcjonariusza Spółki.

Zgodnie z § 11 ust. 2 Statutu, każda Akcja uprawnia do jednego głosu na Walnym Zgromadzeniu. Na podstawie § 13 ust. 1 Statutu Spółki prawo głosu akcjonariuszy dysponujących powyżej 10% ogółu głosów w Spółce zostało ograniczone w ten sposób, że żaden z nich nie może wykonywać na Walnym Zgromadzeniu więcej niż 10% ogólnej liczby głosów w Spółce istniejących w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia. Powyższego ograniczenia nie stosuje się dla celów ustalania obowiązków nabywców znacznych pakietów akcji przewidzianych w Ustawie o ofercie publicznej. Powyższe ograniczenie prawa głosu nie dotyczy akcjonariuszy, którzy w dniu powzięcia uchwały Walnego Zgromadzenia wprowadzającego ograniczenie są uprawnieni do wykonywania prawa głosu, w tym również, jako użytkownik, z akcji reprezentujących więcej niż 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce, a także jakiegokolwiek innego podmiotu, który nabędzie akcje Spółki przysługujące akcjonariuszom, o których mowa powyżej, w związku z ich likwidacją.

Zgodnie z postanowieniami Statutu, ograniczenie prawa głosu akcjonariuszy reprezentujących ponad 10% ogółu głosów w Spółce nie wygasa po zbyciu wszystkich Akcji przez PKP S.A., który nie jest objęty wspomnianym ograniczeniem. W konsekwencji ograniczenie prawa głosu potencjalnie utrudnia uzyskanie kontroli nad Spółką przez jednego inwestora nawet, jeśli udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki spadnie do zera.

Ponadto zgodnie z § 13 ust. 1 Statutu Spółki dla potrzeb ograniczenia prawa głosu, głosy akcjonariuszy, między którymi istnieje stosunek dominacji lub zależności, są sumowane zgodnie z zasadami opisanymi poniżej.

Akcjonariusze, których głosy podlegają kumulacji i redukcji, są łącznie zwani „Zgrupowaniem”. Kumulacja głosów polega na zsumowaniu głosów, którymi dysponują poszczególni akcjonariusze wchodzący w skład Zgrupowania. Redukcja głosów polega na pomniejszeniu ogólnej liczby głosów w Spółce przysługujących na Walnym Zgromadzeniu akcjonariuszom wchodzącym w skład Zgrupowania. Redukcji głosów dokonuje się według następujących zasad:

1. dla każdego akcjonariusza wchodzącego w skład Zgrupowania oblicza się procentowy udział przysługujących mu głosów w skumulowanej liczbie głosów przysługujących całemu Zgrupowaniu;
2. oblicza się liczbę głosów odpowiadającą 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia;
3. dla każdego akcjonariusza oblicza się iloczyn przysługującego mu procentowego udziału, o którym mowa w pkt 1) powyżej, i liczby głosów, o której mowa w pkt 2) powyżej;
4. liczba głosów przysługująca każdemu z akcjonariuszy wchodzącemu w skład Zgrupowania po redukcji, to liczba otrzymana w pkt 3) powyżej po jej zaokrągleniu w górę do jednego głosu;
5. ograniczenie wykonywania prawa głosu dotyczy także akcjonariusza nieobecnego na Walnym Zgromadzeniu.

Zgodnie z § 13 ust. 7 Statutu Spółki w celu ustalenia podstawy do kumulacji i redukcji głosów każdy akcjonariusz Spółki, Zarząd, Rada Nadzorcza oraz poszczególni członkowie tych organów, a także Przewodniczący Walnego Zgromadzenia, mogą żądać, aby akcjonariusz Spółki, podlegający ograniczeniu prawa głosu, udzielił informacji, czy jest on w stosunku do dowolnego innego akcjonariusza Spółki podmiotem dominującym lub zależnym.

9.7 Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.

Ustawowe ograniczenia zbywalności akcji

Ustawa o Ofercie Publicznej, Rozporządzenie MAR oraz Kodeks Spółek Handlowych przewidują, między innymi, następujące ograniczenia dotyczące swobodnej zbywalności akcji:

1. obowiązek zawiadomienia KNF oraz Spółki ciąży na każdym, kto: (i) osiągnął lub przekroczył 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33^{1/3}%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej; (ii) posiadał co najmniej 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33^{1/3}%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w tej spółce, a w wyniku zmniejszenia tego udziału osiągnął, odpowiednio, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33^{1/3}%, 50%, 75% albo 90% lub mniej ogólnej liczby głosów; (iii) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 10% ogólnej liczby głosów o co najmniej 2% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej, której akcje są dopuszczone do obrotu na rynku oficjalnych notowań giełdowych; (iv) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 33% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej o co najmniej 1% ogólnej liczby głosów;
2. obowiązek ogłoszenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż lub zamianę akcji w przypadku: (i) przekroczenia progu 33% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (ii) przekroczenia progu 66% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu;
3. zakaz nabywania lub zbywania, na rachunek własny lub osoby trzeciej, instrumentów finansowych, w oparciu o informację poufną;
4. zakaz nabywania lub zbywania instrumentów finansowych w czasie trwania okresu zamkniętego przez osoby pełniące obowiązki zarządcze
5. spółka dominująca, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 Kodeksu Spółek Handlowych, ma zgodnie z art. 6 ust. 1 KSH obowiązek zawiadomić spółkę kapitałową zależną o powstaniu lub ustaniu stosunku dominacji w terminie dwóch tygodni od dnia powstania tego stosunku, pod rygorem zawieszenia wykonywania prawa głosu z akcji spółki dominującej reprezentujących więcej niż 33% kapitału zakładowego spółki zależnej.

Poza powyższym, nie występują inne ustawowe ograniczenia w zbywalności akcji Spółki.

Umowne ograniczenia zbywalności akcji

Umowne ograniczenie zbywalności akcji dotyczyło akcji obejmowanych przez uprawnionych pracowników w związku z prawem przyznanym im w ramach PGP. Każdy uprawniony pracownik składając zapis na akcje zobowiązany był podpisać umowę ograniczenia zbywalności akcji na okres 2 lat od debiutu Spółki na GPW, czyli do 30 października 2015 r. Złożony zapis bez podpisania ww. umowy zostałby uznany za nieważny, a uprawniony pracownik utraciłby prawo do premii prywatyzacyjnej, a zatem i akcji. Zbycie lub obciążenie akcji lub jakichkolwiek praw do akcji przed dniem 30 października 2015 r. było bezskuteczne wobec Spółki i mogło narazić pracownika na odpowiedzialność odszkodowawczą.

Z chwilą wygaśnięcia powyższego zakazu zbywania akcji, tj. 30 października 2015 r. akcje serii C uległy zamianie na okaziciela.

Zgodnie z warunkową umową o gwarantowanie zapisów Inwestorów Instytucjonalnych na zasadach subemisji inwestycyjnej w ofercie publicznej akcji PKP CARGO S.A. (Underwriting Agreement, zwanej dalej: „Umowa o Gwarantowanie Oferty”) zawartą w dniu 8 października 2013 r. pomiędzy PKP S.A. i PKP CARGO S.A. a następującymi podmiotami:

1. Goldman Sachs International,
2. Morgan Stanley & Co. International plc,
3. Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. (działającym również poprzez swój oddział: Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. Oddział – Dom Maklerski PKO Banku Polskiego w Warszawie),
4. Dom Inwestycyjny Investors S.A.,
5. IPOPEMA Securities S.A.,
6. Mercurius Dom Maklerski Sp. z o.o.,
7. Raiffeisen Centrobank AG,
8. UniCredit Bank AG, London Branch,
9. UniCredit Bank Austria AG,
10. UniCredit CAIB Poland S.A.,

zwanymi łącznie “Menadżerami oferty” Spółka oraz PKP S.A. podlegali umownemu ograniczeniu zbywalności akcji oraz emisji akcji, to jest:

- PKP S.A. zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW nie dokona bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (której wydanie nie będzie bezzasadnie wstrzymywane ani opóźniane) żadnych innych transakcji, które mogłyby skutkować emisją, ofertą dotyczącą sprzedaży lub emisji, sprzedażą lub rozporządzeniem papierami wartościowymi Spółki podobnymi do papierów wartościowych będących przedmiotem Oferty. Ograniczenie, o którym mowa powyżej, nie dotyczy zbywania akcji przez PKP S.A. w odpowiedzi na wezwanie do zapisywania się na zamianę lub sprzedaż akcji Spółki, na rzecz inwestora strategicznego, po cenie nie niższej niż w Ofercie.

Spółka zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW nie dokona bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (której wydanie nie będzie bezzasadnie wstrzymywane ani opóźniane) żadnych innych transakcji, które mogłyby skutkować emisją, ofertą dotyczącą sprzedaży lub emisji, sprzedażą lub rozporządzeniem papierami wartościowymi Spółki podobnymi do papierów wartościowych będących przedmiotem Oferty.

9.8 Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień

W skład Zarządu PKP CARGO S.A. wchodzi od jednego do pięciu członków, w tym Prezes Zarządu. Członkowie Zarządu powoływani są na wspólną trzyletnią kadencję. Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu powołuje Rada Nadzorcza na zasadach określonych w Statucie Spółki oraz w Regulaminie powoływania Członków Zarządu Spółki. Liczbę członków Zarządu ustala Rada Nadzorcza.

Powołanie Członków Zarządu następuje po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego wyłącznie spośród kandydatów biorących udział w postępowaniu kwalifikacyjnym, którzy uzyskali pozytywną opinię doradcy rekrutacyjnego. Postępowanie kwalifikacyjne na Członka Zarządu przygotowuje i organizuje profesjonalna firma doradztwa personalnego wybrana uchwałą Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. W procedurze powoływania Członków Zarządu uczestniczy Komitet ds. Nominacji, który sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowisko Członka Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu.

Rada Nadzorcza dokonuje również wyboru jednego Członka Zarządu spośród kandydatów przedstawionych przez pracowników Spółki. Kandydat powinien posiadać wyższe wykształcenie, co najmniej 5-letni staż pracy w grupie kapitałowej PKP oraz być niekarany. Członek Zarządu nie może jednocześnie pełnić funkcji z wyboru lub zasiadać w organach zakładowej, ponadzakładowej lub ogólnokrajowej organizacji związkowej, federacji związków zawodowych lub konfederacji związków zawodowych. Regulamin przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników w Zarządzie przyjmuje Rada Nadzorcza. Niepowołanie przedstawiciela pracowników do Zarządu nie stanowi przeszkody dla powołania Zarządu i skutecznego podejmowania przez niego uchwał. Przyznanie pracownikom Spółki uprawnień, o którym mowa w zdaniu pierwszym powyżej nastąpiło w związku z art. 4 ust. 4 Ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP oraz postanowieniami Paktu Gwarancji Pracowniczych.

Tak długo jak do Skarbu Państwa, PKP S.A. lub innych państwowych osób prawnych należy mniej niż 100% akcji Spółki, Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza.

W przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysuguje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazywania kandydatów na Prezesa Zarządu. Uprawnienie osobiste, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, wykonuje się w drodze doręczenia Przewodniczącemu Rady Nadzorczej pisemnego oświadczenia.

Zgodnie z § 18 oraz § 25 ust. 3 pkt 2 Statutu za zgodą Rady Nadzorczej, na zasadach przewidzianych w przepisach Kodeksu spółek handlowych, Zarząd PKP CARGO jest uprawniony do wypłaty akcjonariuszom zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego.

Osoby zarządzające nie posiadają uprawnień w zakresie podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji.

9.9 Zasady zmiany statutu lub umowy spółki PKP CARGO S.A.

Zasady zmiany statutu Spółki wynikają z art. 430 i art. 402 § 2 Kodeksu spółek handlowych.

Zmiana Statutu wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia. Ponadto zgodnie z § 27 ust. 7 Statutu podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 14 ust. 6, § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących trzy czwarte kapitału zakładowego Spółki..

Zmiany Statutu następują pod warunkiem ich zatwierdzenia przez Walne Zgromadzenie i ich zarejestrowania przez właściwy sąd. Rada Nadzorcza na podstawie §25 ust. 3 pkt 11 Statutu upoważniona jest po uprawomocnieniu się postanowienia sądu o rejestracji zmian Statutu Spółki, do ustalenia jednolitego tekstu Statutu Spółki.

Zmiana Statutu Spółki polegająca na istotnej zmianie przedmiotu działalności Spółki (art. 416 § 1 KSH) nie wymaga wykupu akcji tych akcjonariuszy, którzy nie zgadzają się na zmianę, jeżeli uchwała Walnego Zgromadzenia w tej sprawie powzięta będzie większością dwóch trzecich głosów obecności osób reprezentujących co najmniej połowę kapitału zakładowego.

9.10 Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania

Walne Zgromadzenie Spółki działa na podstawie KSH, Statutu Spółki (w szczególności § 10-13) oraz Regulaminu Walnego Zgromadzenia. Akcjonariusze mają prawo uczestniczyć i wykonywać na Walnym Zgromadzeniu prawo głosu osobiście lub przez swojego pełnomocnika.

Walne Zgromadzenie jest ważne bez względu na liczbę reprezentowanych na nim akcji.

Uchwały Walnego Zgromadzenia są podejmowane bezwzględną większością głosów za wyjątkiem uchwał, do podjęcia których przepisy KSH lub postanowienia Statutu przewidują surowsze wymogi dla powzięcia danej uchwały, przy czym podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 14 ust. 6, § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących trzy czwarte kapitału zakładowego Spółki. Większości 75% głosów wymaga podjęcie przez Walne Zgromadzenie uchwały o odwołaniu lub zawieszeniu w czynnościach Zarządu lub członka Zarządu, w wypadku osiągnięcia lub przekroczenia przez któregokolwiek z akcjonariuszy lub jakiegokolwiek Zgrupowania w rozumieniu § 13 ust. 6 Statutu Spółki (nie dotyczy PKP S.A. lub Zgrupowania, w którego skład wchodzi PKP S.A.), 33% udziału w kapitale zakładowym Spółki.

Głosowanie na Walnym Zgromadzeniu jest jawne. Tajne głosowanie zarządza się przy wyborach oraz nad wnioskami o odwołanie członków organów Spółki lub likwidatorów Spółki, bądź o pociągnięcie ich do odpowiedzialności, jak również w innych sprawach osobowych. Poza tym należy zarządzić tajne głosowanie na żądanie choćby jednego z akcjonariuszy obecnych lub reprezentowanych na Walnym Zgromadzeniu.

Zgodnie z Regulaminem Walnego Zgromadzenia głosowania jawne i tajne mogą być przeprowadzone przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych, za zgodą Walnego Zgromadzenia. Walne Zgromadzenie może podjąć uchwałę o uchyleniu tajności głosowania w sprawach dotyczących wyboru komisji powoływanej przez Walne Zgromadzenie.

Obrady Walnego Zgromadzenia prowadzi Przewodniczący i czuwa nad jego sprawnym przebiegiem zgodnie z przyjętym porządkiem obrad. Przewodniczący może rozstrzygać sprawy porządkowe. Bez zgody Walnego Zgromadzenia nie może usuwać i zmieniać kolejności spraw zamieszczonych w przyjętym porządku obrad.

Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. otwiera Przewodniczący Walnego Zgromadzenia wyznaczony przez Zarząd. Jeśli Prezes Zarządu nie wskaże Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia obrad stosuje się przepisy art. 409 §1 KSH, po czym spośród osób uprawnionych do uczestnictwa w Walnym Zgromadzeniu wybiera się Przewodniczącego zgromadzenia. Wybór Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia odbywa się bezwzględną większością głosów oddanych w głosowaniu tajnym.

W przypadku zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia przez akcjonariusza, którego udział w ogólnej liczbie głosów w Spółce przekracza 33%, Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia wyznacza akcjonariusz zwołujący Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie.

Walne Zgromadzenie uchwała Regulamin Walnego Zgromadzenia określający szczegółowo tryb prowadzenia obrad. Projekt Regulaminu Walnego Zgromadzenia przedstawia Zarząd Spółki. Dopuszcza się udział w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, o ile w ogłoszeniu o danym Walnym Zgromadzeniu zostanie podana informacja o istnieniu takiej możliwości.

Zgodnie z postanowieniami Statutu Spółki do kompetencji Walnego Zgromadzenia, oprócz spraw zastrzeżonych przepisami KSH lub innych ustaw, należy:

1. powoływanie i odwoływanie Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu w przypadku, kiedy PKP S.A. dysponuje wszystkimi głosami na Walnym Zgromadzeniu oraz tak długo jak wymagają tego bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa (§ 12 ust. 2 pkt 1 Statutu Spółki);
2. powoływanie i odwoływanie członków Rady Nadzorczej, z zastrzeżeniem uprawnień osobistych PKP S.A. oraz uprawnień pracowników Spółki (§ 12 ust. 2 pkt 2 Statutu Spółki);
3. ustalanie wynagrodzenia członków Zarządu tak długo, jak udział PKP S.A. wynosi ponad 50% kapitału zakładowego Spółki, oraz tak długo, jak wymagają tego bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa (§ 12 ust. 2 pkt 3 Statutu Spółki);
4. przyjmowanie regulaminu Walnego Zgromadzenia (§ 12 ust. 2 pkt 4 Statutu Spółki);
5. wyrażanie zgody na rozporządzenie składnikami aktywów trwałych w rozumieniu ustawy o rachunkowości, zaliczonymi do wartości niematerialnych i prawnych, rzeczowych aktywów trwałych lub inwestycji długoterminowych, w tym wniesienie jako wkładu do spółki lub spółdzielni, jeżeli wartość rynkowa tych składników przekracza wartość 5% sumy aktywów w rozumieniu Ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego, a także oddanie tych składników do korzystania innemu podmiotowi, na okres dłuższy niż 180 dni w roku kalendarzowym, na podstawie czynności prawnej, jeżeli wartość rynkowa przedmiotu czynności prawnej przekracza 5% sumy aktywów (§ 12 ust. 2 pkt 5 Statutu Spółki);
6. wyrażanie zgody na nabycie składników aktywów trwałych w rozumieniu Ustawy o rachunkowości, o wartości przekraczającej: (i) 100 000 000 złotych, lub (ii) wartość 5% sumy aktywów w rozumieniu Ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego (§ 12 ust. 2 pkt 6 Statutu Spółki)
7. wyrażanie zgody na objęcie, nabycie, zbycie udziałów lub akcji innej spółki o wartości przekraczającej: (i) 100 000 000 złotych, lub (ii) wartość 10% sumy aktywów w rozumieniu Ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego (§ 12 ust. 2 pkt 7 Statutu Spółki).

9.11 Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących PKP CARGO S.A. oraz ich komitetów

ZARZĄD

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

1. ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.);
2. ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji 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.

Polityka różnorodności

W spółce nie została opracowana formalna polityka różnorodności w odniesieniu do władz Spółki, niemniej realizowana polityka Spółki we wszystkich procesach, a w szczególności rekrutacji uwzględnia takie różnorodności jak płeć, wykształcenie, wiek i doświadczenie zawodowe uznając różnorodność i równość szans za istotne przewagi konkurencyjne pozwalające zdobyć i utrzymać utalentowanych pracowników oraz wykorzystać ich potencjał zawodowy, ze szczególnym uwzględnieniem władz Spółki.

Spółka stosuje jasne zasady zatrudniania dla członków Zarządu i Rady Nadzorczej.

Statut Spółki definiuje zasady powoływania Zarządu oraz wyboru przez pracowników członka Zarządu. W myśl § 14 ust. 10 Statutu Spółki członek Zarządu musi spełniać wymagania określone w art. 22 Ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz.U.2016 poz. 2259).

Postępowanie rekrutacyjne na stanowisko członka Zarządu prowadzone jest na podstawie Regulaminu powoływania członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A., przyjętego przez Radę Nadzorczą Uchwałą nr 1530/V/2016 z dnia 30 marca 2016 r. z zastrzeżeniem przepisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 marca 2003 r. w sprawie przeprowadzania postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko członka zarządu w niektórych spółkach handlowych (Dz. U. z 2003 r., nr 55, poz. 476 z póź. zm.). Regulamin powoływania członków Zarządu określa w szczególności kwalifikacje podlegające ocenie przy wyborze kandydatów na poszczególne stanowiska w Zarządzie. Zmiany przedmiotowego Regulaminu wymagają zgody wszystkich członków Rady Nadzorczej spełniających kryteria niezależności i powołanych na zasadach wskazanych w § 20 i 21 Statutu PKP CARGO S.A.

Przedmiotowe postępowanie organizuje profesjonalna firma doradztwa personalnego. Każdy członek Rady Nadzorczej może zgłosić swoją propozycję firmy doradztwa personalnego do wyboru na doradcę rekrutacyjnego. Do zadań doradcy rekrutacyjnego należy organizacja postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko członka Zarządu przy uwzględnieniu przepisów prawa oraz najwyższych standardów wynikających z profesjonalnego charakteru jego działalności, w tym w szczególności przygotowywanie, organizowanie i aktywne uczestnictwo w rozmowach kwalifikacyjnych z kandydatami na stanowisko członka Zarządu.

Tabela 59 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	czasowe wykonywanie czynności Prezesa Zarządu	26.10.2017 r.	26.01.2018 r. (zgodnie z art. 383 KSH)
		27.01.2018 r.	26.03.2018 r.
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
Jarosław Klasa	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	01.04.2016 r.	31.07.2017 r.
Maciej Libiszewski	Prezes Zarządu	19.01.2016 r.	26.10.2017 r.
Arkadiusz Olewnik	Członek Zarządu ds. Finansowych	01.04.2016 r.	26.10.2017 r.

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 31 lipca 2017 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1685/VI/2017 odwołując Jarosława Klasę z pełnienia funkcji Członka Zarządu PKP CARGO S.A. ds. Operacyjnych.

W dniu 11 września 2017 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę nr 1692/VI/2017 w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na Członka Zarządu ds. Operacyjnych.

Postępowanie kwalifikacyjne przeprowadzono na podstawie § 14 ust. 6 Statutu PKP CARGO S.A. oraz Regulaminu powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO Spółka Akcyjna.

W dniu 26 października 2017 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1698/VI/2017 powołując Witolda Bawora na Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. wspólnej kadencji Zarządu w rozumieniu § 27 ust. 5 w związku z §14 ust. 1 Statutu Spółki PKP CARGO S.A.

W dniu 26 października 2017 r. złożył rezygnację Maciej Libiszewski z pełnionej funkcji Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. i Arkadiusz Olewnik z pełnionej funkcji Członka Zarządu PKP CARGO S.A. ds. Finansowych.

W dniu 26 października 2017 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1699/VI/2017 delegując członka Rady Nadzorczej – Krzysztofa Mamińskiego do czasowego, tj. do dnia 26 stycznia 2018 r., wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

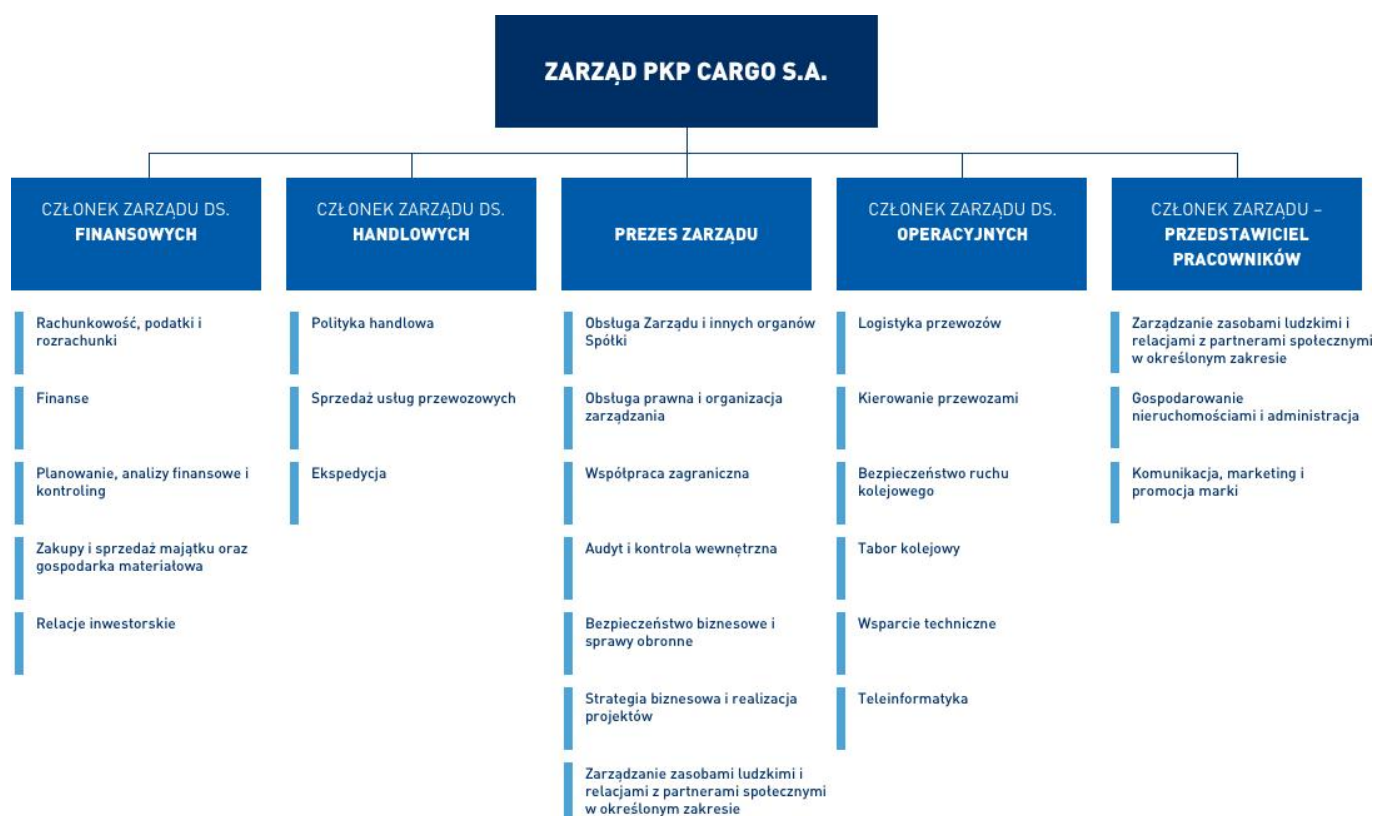
W dniu 05 grudnia 2017 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę nr 1712/VI/2017 w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. i Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.

Postępowanie kwalifikacyjne prowadzone jest na podstawie § 14 ust. 6 Statutu PKP CARGO S.A. oraz Regulaminu powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO Spółka Akcyjna.

W dniu 25 stycznia 2018 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 1719/VI/2018 delegując członka Rady Nadzorczej – Krzysztofa Mamińskiego do czasowego, tj. od dnia 27 stycznia 2018 r. do dnia 26 marca 2018 r., wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

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

Rysunek 34 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 31.12.2017 r.



Źródło: Opracowanie własne



Krzysztof Mamiński – p.o. Prezesa Zarządu

Pan Krzysztof Mamiński z koleją związany jest od prawie 40 lat. Jest absolwentem Uniwersytetu Szczecińskiego, gdzie uzyskał tytuł magistra ekonomii. Ukończył również studia podyplomowe w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. Leona Koźmińskiego na kierunku europejski model zarządzania.

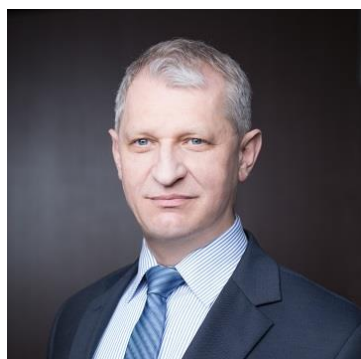
Pracę na kolei rozpoczął w 1980 r., w Ośrodku Informatyki CDOKP w Warszawie. Od 1990 r. był członkiem Komisji Krajowej "Solidarność", pełnił m.in. funkcję przewodniczącego Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ "Solidarność" i przewodniczącego Sekretariatu Transportowców związku. W latach 1998-2002 zasiadał w zarządzie Polskich Kolei Państwowych, odpowiadając za restrukturyzację i sprawy pracownicze. Od 2001 do 2012 r. był Prezesem Związku Pracodawców Kolejowych, a od 2002 do 2012 spółki zależnej PKP – Natura Tour sp. z o.o. W latach 2012-2013 był Pełnomocnikiem Zarządu PKP S.A. ds. Dialogu Społecznego w Grupie PKP, a przez następne trzy lata – prezesem przedsiębiorstwa z Grupy PKP CS Szkolenie i Doradztwo sp. z o.o. Następnie od kwietnia 2016 r. pełnił funkcję Prezesa Zarządu Przewozów Regionalnych sp. z o.o., a od marca 2017 r. piastuje stanowisko Prezesa Zarządu PKP S.A. Od 26 października 2017 r. pełni obowiązki Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.



Grzegorz Fingas - Członek Zarządu ds. Handlowych

Pan Grzegorz Fingas jest menadżerem z wieloletnim doświadczeniem w budowaniu strategii handlowej oraz zarządzaniu zespołem sprzedaży, związanym z Grupą PKP CARGO od 2008 r.

Od maja 2008 r. pełnił funkcję Dyrektora Biura Handlowego PKP CARGO S.A., a w okresie 2010 – 2013 był Członkiem Zarządu PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie. Od momentu rozpoczęcia w 1988 r. swojej kariery zawodowej Pan Grzegorz Fingas pełnił m.in. następujące funkcje: Dyrektora Biura Marketingu BOT Górnictwo i Energetyka S.A. w Łodzi (lata 2005-2008) oraz kierownika wydziału w Urzędzie Statystycznym w Katowicach (lata 2002 – 2006). W 2003 r. Pan Grzegorz Fingas ukończył studia magisterskie na Wydziale Ekonomiczno-Filologicznym Wyższej Szkoły Zarządzania Marketingowego i Języków Obcych w Katowicach, specjalność: Marketingowe Zarządzanie Firmą oraz w roku 2012 studia MBA przy Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów. W latach 2010 – 2014 pełnił funkcję Członka Rady Nadzorczej Zakładu Przewozu i Spedycji „Spedkoks” Sp.z o.o. z siedzibą w Dąbrowie Górniczej.



Witold Bawor - Członek Zarządu ds. Operacyjnych

Pan Witold Bawor posiada wykształcenie wyższe. Jest absolwentem Politechniki Częstochowskiej na kierunku elektrotechnika.

Od wielu lat związany z branżą kolejową, w tym z Grupą PKP CARGO. W latach 2006 – 2012 był Członkiem Zarządu ds. Eksploatacyjnych PKP CARGO. W latach 2012 – 2014 Dyrektor Zarządzający - Pełnomocnik Zarządu ds. Utrzymania. Od 2015 r. Pan Witold Bawor pełnił funkcję Członka Zarządu, a następnie Prezesa Zarządu PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.



Zenon Kozendra - Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników

Pan Zenon Kozendra jest absolwentem Wyższej Szkoły Administracji Publicznej w Kielcach. Ukończył studia podyplomowe w zakresie organizacji zarządzania na Akademii Leona Koźmińskiego. Związany jest z PKP od 1985 roku.

W latach 2005 – 2008 Zenon Kozendra był Członkiem Zarządu ds. Pracowniczych i Administracyjnych, a od 2008 Pełnomocnikiem Zarządu ds. Strategii Personalnej. Zenon Kozendra był członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO w latach 2001 – 2005, Członkiem Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych w latach 2006 – 2008. Ponadto Zenon Kozendra zasiadał w radach nadzorczych takich spółek jak: - PKP CARGO SERVICE – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2006 – 2007, - PKP CARGO WAGON Kraków – jako Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2007 – 2008, - PKP CARGO TABOR Karsznice – jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2010 – 2014, - PKP S.A. - jako Członek Rady Nadzorczej w latach 2014 – 2016.

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, 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 uchwalany przez Radę Nadzorczą - Regulamin Rady Nadzorczej Spółki. W świetle postanowień ww. Regulaminu, Rada Nadzorcza podejmuje decyzje w formie uchwał. Do ważności uchwał Rady Nadzorczej 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.

Polityka różnorodności

PKP S.A. jest uprawniona do powoływania i odwoływania członków Rady Nadzorczej w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej. Co najmniej jeden z członków Rady Nadzorczej powoływany przez PKP S.A. spełnia warunki niezależności w rozumieniu art. 86 ust. 5 Ustawy z dnia 7 maja 2009 roku o biegłych rewidentach i ich samorządzie, podmiotach uprawnionych do badania sprawozdań finansowych oraz o nadzorze publicznym (Dz. U. Nr 77, poz. 649 ze zmianami) oraz ma kwalifikację w dziedzinie rachunkowości lub rewizji finansowej.

Pracownicy Spółki mają prawo do powoływania i odwoływania trzech swoich przedstawicieli do Rady Nadzorczej. Regulamin przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawicieli pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz powoływania przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania został przyjęty przez Radę Nadzorczą Uchwałą nr 1530/V/2016 w dniu 30 marca 2016 r. Niedokonanie wyboru członków Rady Nadzorczej reprezentujących pracowników nie stanowi przeszkody dla powołania Rady Nadzorczej i skutecznego podejmowania przez nią uchwał.

Niezależni Członkowie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. spełniają kryteria niezależności Członka Rady Nadzorczej określone przez Komisję Europejską w Załączniku Nr II do Zalecenia Komisji z dnia 15 lutego 2005 r. dotyczącego roli dyrektorów niewykonawczych lub będących Członkami Rady Nadzorczej spółek giełdowych i komisji rady (nadzorczej) (Dz. U. UE. L. 05.52.51) oraz dodatkowe wymogi wskazane w Dobrych Praktykach Spółek Notowanych na GPW, będących załącznikiem do Uchwały Nr 26/1413/2015 Rady Giełdy z dnia 13 października 2015 r.

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

Tabela 60 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu

Nazwisko i imię	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.	26.03.2018 r.
Mirosław Antonowicz	Członek Rady Nadzorczej	01.06.2017 r.	nadal
	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 Kryszkiewicz	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
Czesław Warsewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	nadal
Mirosław Pawłowski	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.	06.03.2017 r.
	Przewodniczący Rady Nadzorczej	18.12.2015 r.*	06.03.2017 r.
Jerzy Kleniewski	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	14.03.2017 r.
Andrzej Wach	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.*	11.05.2016 r.
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	27.04.2016 r.	11.05.2016 r.
	Członek Rady Nadzorczej	11.05.2016 r.	29.05.2017 r.
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	29.05.2017 r.
Marek Podskalny**	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	24.11.2017 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.

** W związku ze śmiercią Pana Marka Podskalnego, w dniu 24 listopada 2017 r. wygaś mandat Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Z uwagi na fakt, iż Pan Marek Podskalny był Członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wybranym z ramienia pracowników, Rada Nadzorcza podjęła działania celem uzupełnienia składu Rady Nadzorczej. Wszczęte w tym zakresie postępowanie Rada Nadzorcza Spółki planuje zakończyć w I połowie br.

Źródło: Opracowanie własne

Mirosław Antonowicz

Pan Mirosław Antonowicz jest doktorem nauk ekonomicznych w zakresie nauk o zarządzaniu, od wielu lat związany z branżą kolejową, w tym z Grupą PKP. Zasiadał m.in. w Zarządzie PKP CARGO. Był także członkiem rad nadzorczych kolejowych spółek. W latach 2006 – 2010 pełnił funkcję wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego ds. regulacji rynku. Jest pracownikiem naukowym Akademii Leona Koźmińskiego. Był członkiem prezydium oraz ekspertem Zespołu Logistyki i Procesów Transportowych Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk. Jest także absolwentem wielu studiów podyplomowych, w tym z zakresu Zarządzania Spółkami w Transporcie na Politechnice Warszawskiej oraz Podyplomowego Studium Europejskich Stosunków Finansowo-Ekonomiczno-Prawnych na SGH. Autor wielu publikacji i opracowań z dziedziny zarządzania, transportu i logistyki.

Krzysztof Czarnota - Członek Rady Nadzorczej

Pan Krzysztof Czarnota jest absolwentem Technikum Kolejowego w Skarżysku Kamiennej o specjalności Technik Transportu. Od 1977 roku zatrudniony jest w PKP m.in. Lokomotywnia Pozaklasowa w Skarżysku Kamiennej, Stacja Pozaklasowa w Skarżysku, Stacja Rejonowa w Skarżysku, Zakład Przewozów Towarowych w Skarżysku, obecnie Wschodni Zakład Spółki w Lublinie jako dyspozytor kierujący zmianą.

Pan Krzysztof Czarnota od roku 1992 jest Przewodniczącym Niezależnego Związku Zawodowego Kolejarzy Spółki PKP Cargo S.A w Skarżysku Kamiennej. Od czasu powstania Rady Branżowej Przewozów Towarowych i Przeładunku Federacji ZZK, był jej Przewodniczącym, obecnie Wiceprzewodniczącym Rady Branżowej Cargo Federacji ZZK. Członek Prezydium, Zarządu Głównego oraz Rady Krajowej Federacji ZZK.

Od początku powstania Spółki, czyli od 2001r do dnia 29.09.2015r był Członkiem Rady Nadzorczej PKP Cargo S.A., przedstawicielem Federacji ZZK, reprezentując w Radzie Nadzorczej wszystkich Pracowników PKP Cargo S.A.

Zofia Dzik - Członek Rady Nadzorczej - niezależny

Pani Zofia Dzik jest absolwentką AE w Krakowie, University of Illinois w Chicago, Szkoły Wyższej Psychologii Społecznej w Warszawie oraz Executive Programs na INSEAD Business School, posiada tytuł MBA Manchester Business School; certyfikowany członek Association for Project Management (APMP) oraz certyfikowany członek The John Maxwell Team, czołowej międzynarodowej organizacji zrzeszającej wybitnych coachów, trenerów i mówców z zakresu przywództwa.

W latach 1995-2003 doradca w firmach Arthur Andersen oraz Andersen Business Consulting, odpowiedzialna za sektor ubezpieczeń (Dyrektor Działu Ubezpieczeń). Od 2003 roku związana z Grupą Intouch Insurance (Grupa RSA), gdzie w latach 2004-2007 sprawowała funkcję Prezesa Zarządu Towarzystwa Ubezpieczeń Link4 S.A.; w latach 2007- 2009 funkcję członka Zarządu Intouch Insurance B.V. w Holandii oraz CEO na Europę Centralną i Wschodnią grupy Intouch Insurance. W ramach tej funkcji była odpowiedzialna za rozwój nowych rynków: była przewodniczącą rad nadzorczych spółek: TU Link4 S.A. i Direct Insurance Shared Services Center w Polsce, Intouch Strachowanie w Rosji (start up) oraz Direct Pojistovna w Czechach (start up) oraz wiceprzewodniczącą rady nadzorczej TU na Życie Link4 Life S.A.

W latach 2006-2008 członek Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń. W latach 2007-2010 członek rady nadzorczej Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Zasiadała również w radach nadzorczych spółek: KOPEX S.A. oraz Polish Energy Partners S.A (PEP S.A.).

Obecnie Prezes Zarządu założonej Fundacji Humanites – Sztuka Wychowania, której celem jest wsparcie transformacji społecznej w Polsce i jakościowy rozwój młodego pokolenia, mentor, autor modelu „Spójnego Przywództwa, ośmioetapowego programu rozwoju liderów budujących angażujące organizacje, dyrektor Akademii Przywództwa Liderów Oświaty, a także członek rad nadzorczych spółek prywatnych i publicznych m.in. BRW S.A., ERBUD S.A., Benefit Systems S.A., a w przeszłości m.in. PKO BP S.A., AmRest SE, PEP S.A.

Raimondo Eggink - Członek Rady Nadzorczej - niezależny

Pan Raimondo Eggink od 2002 r. prowadzi samodzielnie działalność konsultingową i szkoleniową na rzecz podmiotów działającym na rynku finansowym. Jednocześnie zasiada w radach nadzorczych następujących spółek publicznych i prywatnych: Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich KOGENERACJA S.A. (od 2009 r.), AmRest Holding SE (od 2010 r.), PERŁA – Browary Lubelskie S.A. (2004-2005 oraz od 2008 r.), Prime Car Management (od 2015 r.), PKP Cargo S.A. (od 2015 r.), Górnośląskie Przedsiębiorstwo Wodociągów S.A. (od 2015 r.) i Suwary S.A.(od 2015 r.).

W przeszłości był członkiem rad nadzorczych: Stomil-Olsztyn S.A. (2002-2003), Giełda Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. (2002-2008), Wilbo S.A. (2003-2005), Mostostał Płock S.A. (2003-2006), Swarzędz Meble S.A. (2004-2005), PKN Orlen S.A. (2004-2008), KOFOLA S.A. (2004-2012, poprzednio HOOP S.A.), Zachodni Fundusz Inwestycyjny NFI S.A. (2006 r.), Firma Oponiarska Dębica S.A. (2008-2012), Netia S.A. (2006-2014) i Lubelski Węgiel „Bogdanka” S.A. (2012-2015).

Wcześniej był członkiem zarządu, dyrektorem inwestycyjnym, prezesem zarządu i ostatnio likwidatorem ABN AMRO Asset Management (Polska) S.A., firmy zarządzającej aktywami polskich inwestorów instytucjonalnych oraz mających osób fizycznych, która zakończyła działalność w 2001 r. Swoją pracę zawodową rozpoczął w 1995 r. w warszawskim oddziale ING Banku N.V., gdzie odegrał znaczącą rolę w powstaniu pierwszej w Polsce firmy zarządzającej aktywami. W latach 1995-1997 pełnił funkcję Wiceprezesa Rady Maklerów i Doradców a w latach 2004-2013 funkcję członka zarządu polskiego stowarzyszenia CFA Society of Poland. Jest autorem licznych artykułów na temat rozwoju polskiego rynku kapitałowego a zwłaszcza ochrony akcjonariuszy mniejszościowych.

Raimondo Eggink jest absolwentem Uniwersytetu Jagiellońskiego na kierunku matematyki teoretycznej, gdzie w 2010 r. uzyskał stopień doktora. Posiada licencję doradcy inwestycyjnego oraz tytuł CFA.

Małgorzata Kryszkiewicz - Członek Rady Nadzorczej

Pani Małgorzata Kryszkiewicz jest absolwentką Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie na kierunku Finanse i Bankowość. Karierę zawodową rozpoczęła w 1995 roku. W kolejnych latach pracowała na stanowiskach związanych z księgowością, rozliczeniami podatkowymi oraz zarządzaniem finansami. W latach 2002 – 2014 kierowała Biurem Rachunkowości oraz Biurem Finansów i Rachunkowości PKP S.A. Obecnie prowadzi kancelarię biegłego rewidenta, świadcząc usługi rewizji finansowej, doradcze i konsultingowe. Od 2009 roku posiada tytuł biegłego rewidenta.

Tadeusz Stachaczyński - Członek Rady Nadzorczej

Pan Tadeusz Stachaczyński w 1980 r. ukończył Technikum Kolejowe na kierunku eksploatacja i naprawa pojazdów trakcyjnych. W roku 2010 ukończył studia inżynierskie w Podkarpackiej Szkole Wyższej, specjalność transport i spedycja. W roku 2011 Pan Stachaczyński ukończył studia podyplomowe na kierunku badania marketingowe i rynkowe.

Pan Tadeusz Stachaczyński począwszy od 1974 r. do dnia dzisiejszego, zatrudniony jest PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki (dawniej PKP Lokomotywownia Jasło). W latach 1995 – 2014 Pan Stachaczyński był Radnym Rady Miejskiej Jasła, gdzie pracował w komisjach: budżetowej, rozwoju i rewizyjnej.

Pan Tadeusz Stachaczyński od roku 2009 jest Przewodniczącym Rady Zakładowej Związku Zawodowego Maszynistów – PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki, a od roku 2013 jest Przewodniczącym Sektora Przewozów Towarowych ZM.

Pan Tadeusz Stachaczyński był członkiem Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o. w latach 2011 – 2013.

Władysław Szczepkowski - Członek Rady Nadzorczej

Pan Władysław Szczepkowski w 1992 r. ukończył studia prawnicze na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu, na Wydziale Prawa i Administracji w Zakładzie Teorii Państwa i Prawa. Od 1992 r. do 2005 r. związany z bankowością, m.in. zajmował się analizą finansową oraz restrukturyzacją przedsiębiorstw; pracował także w departamentach prawnych. W latach 2005 – 2007 pełnił funkcję prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. W latach 2010 – 2016 związany ze spółkami Grupy Kapitałowej PGNiG. Od września 2016 r. do marca 2017 r. zatrudniony w "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. Od początku marca 2017 r. jest pracownikiem PKP S.A. na stanowisku Dyrektora – Pełnomocnika Zarządu PKP S.A. ds. Strategii i Organizacji Grupy PKP. Od 2000 r. wpisany na listę radców prawnych.

Czesław Warszewicz - Członek Rady Nadzorczej

Pan Czesław Warszewicz z wykształcenia jest ekonomistą, ukończył studia w Szkole Głównej Handlowej na kierunku Zarządzanie i Marketing, następnie prowadził pracę naukowo-badawczą w Katedrze Zarządzania Strategicznego SGH na Podyplomowych Studiach Doktoranckich. Uczestnik pierwszej polskiej edycji programu AMP – Advanced Management Program, organizowanego przez IESE Business School w Barcelonie. Specjalista w zakresie transportu i zarządzania. Posiada również doświadczenie na rynku kapitałowym, które zdobywał w firmach consultingowych EVIP, CAL – przygotowanie prospektów emisyjnych – ZML „Kęty”, Cersanit, Hydrobudowa 7.

W latach 1993 – 1999 związany z sektorem prywatnym, w tym m.in. z: Company Assistance sp. z o.o., Raab Karcher Energieservice sp. z o.o., EVIP Internacional sp. z o.o. Od 1997 r. przez 9 lat związany z giełdową grupą kapitałową Provimi – Rolimpex S. A. W latach 2006 – 2009 Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. Obecnie Prezes Zarządu spółki doradztwa strategicznego pod nazwą „Blue Ocean” Business Consulting sp. z o.o., specjalizującej się w opracowywaniu planów transportowych dla jednostek samorządu terytorialnego. Członek Rady Programowej Prawa i Sprawiedliwości odpowiedzialny za przygotowanie programu w zakresie transportu, w szczególności kolejowego.

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 zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażenie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług będących badaniem, rekomendowanie Radzie Nadzorczej podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami.

Tabela 61 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu

Nazwisko i imię	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.	nadal
	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 wspomagają osiągnięcie celów strategicznych Spółki poprzez przedstawianie Radzie opinii i wniosków dotyczących struktury zatrudnienia oraz wynagradzania pracowników Spółki, w tym szczególności Członków Zarządu Spółki i kadry kierowniczej wysokiego szczebla.

Tabela 62 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu

Nazwisko i imię	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
Mirosław Pawłowski	Członek Komitetu	18.12.2015 r. 20.05.2016 r. – VI kadencji	11.05.2016 r. * 06.03.2017 r.
Andrzej Wach	Członek Komitetu	18.12.2015 r. 20.05.2016 r. – VI kadencji	11.05.2016 r. * 29.05.2017 r.
Krzysztof Mamiński	Członek Komitetu	20.03.2017 r.	26.10.2017 r.
Czesław Warszewicz	Członek Komitetu	26.10.2017 r.	27.11.2017 r.

*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 63 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2017 r. do dnia przekazania raportu

Nazwisko i imię	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Czesław Warszewicz	Przewodniczący Komitetu	23.06.2016 r.	nadal
Raimondo Eggink	Członek Komitetu	23.06.2016 r.	nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Komitetu	27.06.2017 r.	nadal
Andrzej Wach	Członek Komitetu	23.06.2016 r.	29.05.2017 r.

Źródło: Opracowanie własne

10. Oświadczenie Grupy PKP CARGO i PKP CARGO S.A. na temat informacji niefinansowych

10.1 Oświadczenie Grupy PKP CARGO

Poniżej przedstawiamy **Oświadczenie Grupy PKP Cargo¹¹² na temat informacji niefinansowych za rok 2017** (dalej: Oświadczenie), stanowiące wyodrębnioną część Sprawozdania z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO (dalej: Grupa, Grupa PKP CARGO) i obejmujące informacje niefinansowe, dotyczące Grupy za okres od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2017 r. Oświadczenie opiera się na wytycznych rekomendowanych przez IIRC (International Integrated Reporting Council), wytycznych GRI (Global Reporting Initiative) oraz uwzględnia przepisy Ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości.

W Oświadczeniu zawarte zostały dane niefinansowe, które zostały opracowane w wyniku przeprowadzonego dialogu z interesariuszami Grupy oraz istotne dla jej samej, pokazujące wzajemne relacje i zależności występujące pomiędzy finansowymi oraz pozafinansowymi aspektami jej działalności.

10.1.1 Opis modelu biznesowego

Grupa PKP CARGO jest największym towarowym przewoźnikiem kolejowym w Polsce i czołowym operatorem w Unii Europejskiej. Posiada największą flotę taboru kolejowego w kraju.

Działalność Grupy obejmuje szeroki zakres usług związanych z kolejowym transportem towarowym. Przychody Grupy z tytułu kolejowych usług przewozowych i spedycyjnych stanowią 83 % całości przychodów z działalności operacyjnej Grupy. Grupa PKP CARGO oferuje usługi uzupełniające realizację przewozów kolejowych, takie jak kompleksowe usługi intermodalne, usługi spedycyjne, usługi przeładunkowe na terminalach, obsługę bocznic kolejowych oraz usługi naprawy i utrzymania taboru.

Podstawową działalnością Grupy jest transport kolejowy towarów. Działalność przewozowa w 2017 r. realizowana była przez pięć podmiotów Grupy, tj. PKP CARGO S.A. (dalej: PKP CARGO), PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., Advanced World Transport a.s., AWT Rail HU Zrt., AWT Rail SK a.s. Grupa PKP CARGO posiada uprawnienia do realizacji przewozów kolejowych oraz świadczy usługi przewozów kolejowych w następujących krajach: Polska, Niemcy, Czechy, Słowacja, Węgry, Austria, Holandia, Litwa. Kluczowe grupy towarów obsługiwane przez przewoźników kolejowych Grupy PKP CARGO obejmują w szczególności: paliwa stałe, w tym węgiel kamienny, kruszywa i materiały budowlane, metale i rudy, produkty chemiczne, paliwa płynne, drewno i płody rolne oraz przewozy intermodalne. W uzupełnieniu kolejowych przewozów towarowych, Grupa oferuje usługi dodatkowe takie jak: usługi spedycyjne, usługi kompleksowej obsługi bocznic, usługi terminalowe i przeładunkowe, usługi logistyki intermodalnej, usługi naprawcze taboru oraz usługi rekultywacji.

Usługi spedycyjne obejmują kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu samochodowego, morskiego i śródlądowego z uwzględnieniem obsługi świadczonych na terminalach przeładunkowych oraz obsługę celną. Usługi spedycyjne realizowane są w szczególności przez spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz AWT Čechofracht, a.s.

Usługi kompleksowej obsługi bocznic, obejmują w szczególności obsługę manewrową, zarządzanie ruchem kolejowym na bocznicach, załadunek i rozładunek oraz utrzymanie infrastruktury punktowej. Głównymi podmiotami świadczącymi wymienione usługi są PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz Advanced World Transport a.s.

Usługi terminalowe świadczone są w oparciu o terminale konwencjonalne oraz intermodalne i obejmują w szczególności usługi przeładunku towarów, usługi składowania, magazynowania oraz konfekcjonowania. Terminale przeładunkowe Grupy zarządzane są przez 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., CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o. oraz Advanced World Transport a.s.

Usługi intermodalne obejmują kompleksową logistykę przewozów intermodalnych, tj. wszystkich elementów łańcucha logistycznego, w szczególności: obsługę transportu kolejowego, obsługę transportu drogowego, przeładunki oraz składowanie jednostek intermodalnych. Usługi intermodalne realizowane są w oparciu o sieć terminali intermodalnych Grupy zlokalizowanych w głównych ośrodkach przemysłowych oraz kluczowych kolejowych przejściach granicznych. Spółką wyspecjalizowaną w kompleksowej obsłudze transportu intermodalnego jest PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

¹¹² Dane zawarte w zestawieniach obejmują również spółki zależne PKP CARGO CONNECT i AWT

Model Biznesowy

Zasoby


TABOR

TERMINALE

**KAPITAŁ
LUDZKI**

Kluczowi dostawcy


**INFRASTRUKTURA
KOLEJOWA**
CENY REGULOWANE

OLEJ NAPĘDOWY
CENY RYNKOWE

 GŁÓWNI DOSTAWCY
PALIW
NA POLSKIM RYNKU

ENERGIA TRAKCYJNA
CENY RYNKOWE

 GŁÓWNI DOSTAWCY
ENERGII
NA POLSKIM RYNKU

Klienci


ELEKTROWNIE

KOPALNIE

HUTY

**PRZEMYSŁ
NAFTOWY**

**PRODUKCJA
KRUSZYW**

Usługi naprawy i utrzymania taboru kolejowego realizowane są w oparciu o wyspecjalizowaną spółkę PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Dodatkowo, wybrane prace utrzymaniowe i naprawcze realizowane są również w strukturach PKP CARGO S.A. oraz przez Advanced World Transport a.s..

Usługi rekultywacji obejmują w szczególności gospodarowanie i rewitalizację terenów poprzemysłowych, w tym górniczych, prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów oraz 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.

Do kluczowych klientów Grupy zaliczamy m.in. huty, koksownie, elektrownie, kopalnie, stalownie oraz spółki spedycyjne. 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, Węgłokoksem, 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.

Usługi świadczone przez Grupę pozwalają na uczestnictwo w całym logistycznym łańcuchu wartości, włącznie ze spedycją, usługami bocznymi, przewozami towarowymi, usługami przeładunku i składowania i przy wykorzystaniu terminali Grupy. Powyższe usługi stanowią naturalną przewagę konkurencyjną w zakresie pozyskiwania i obsługi klientów.

Grupa PKP CARGO zatrudnia kompetentnych pracowników, mających duże doświadczenie, którzy zapewniają najwyższą jakość usług i stanowią podstawę działalności Grupy. Według stanu na dzień 31 grudnia 2017 roku w Grupie było zatrudnionych ponad 23 tys. pracowników.

Działalność Grupy opiera się również o relacje z kluczowymi dostawcami, w szczególności umowy dostępu do infrastruktury kolejowej, dostawy energii trakcyjnej, dzierżawy nieruchomości, sprzedaży oleju napędowego oraz dotyczących napraw i modernizacji taboru kolejowego

10.1.2 Kluczowe niefinansowe wskaźniki efektywności związane z działalnością Grupy PKP CARGO

Badanie klientów Grupy PKP CARGO przeprowadzone zostało w 2017 r. Było ono realizowane metodą CATI poprzez kontakt telefoniczny z Klientami znajdującymi się w bazie. Analizie poddano wyłącznie dane z ankiet wypełnionych do końca. Przed analizą dane zostały dokładnie sprawdzone pod kątem poprawności i spójności logicznej. Poziom istotności dla testów różnic wynosi 95%.

Główne wnioski z badań to m. in.:

1. Wśród badanych firm Grupa PKP CARGO jest najbardziej rozpoznawalnym przewoźnikiem. Dla 83% jest firmą, z którą zrealizowano największą wartość usług. Na badane firmy przypada 65% obsługiwanych przez Grupę PKP CARGO.
2. Grupa PKP CARGO jest wybierana głównie ze względu na dobrą cenę, korzystną ofertę, dostępność wagonów i dużą ilość taboru oraz zaufanie wynikające z wieloletniej współpracy. Dobra cena, korzystna oferta są jednak silniejszym motorem dla innych firm. Grupa PKP CARGO jest relatywnie najsilniejsza wobec konkurencji w kwestii dostępności oraz zaufania i wiarygodności.
3. Grupa PKP CARGO najczęściej jest spontanicznie kojarzona jako największy przewoźnik w Polsce. Relatywnie często jest też opisywana jako solidny i pewny przewoźnik, posiadający dużą ilość taboru z dobrą obsługą.
4. Cechami najbardziej charakterystycznymi dla Grupy PKP CARGO jest dysponowanie największym potencjałem taborowym, utrzymanie pozycji lidera rynku dla przewozów kolejowych oraz miano firmy godnej zaufania.
5. Z wyjątkiem DB Schenker oraz Freightliner PL, reszta firm nie posiada wyraźnego wizerunku. DB Schenker jest postrzegany jako zajmujący ważną pozycję w przewozach międzynarodowych, ceniony zagranicą oraz oferujący europejski standard usług. Freightliner jest postrzegany jako nowoczesny, posiadający najlepszą obsługę na europejskim poziomie.
6. Zdecydowana większość uczestników badania zgadza się, że Grupa PKP CARGO jest liderem rynku przewozów kolejowych oraz dysponuje największym potencjałem taborowym. Większość firm planuje korzystać w najbliższej przyszłości z usług Grupy PKP CARGO.
7. Ogólnie zadowolenie ze współpracy z Grupą PKP CARGO jest na umiarkowanym poziomie – co dziesiąta firma jest całkowicie zadowolona, a zadowolenie połowy firm plasuje się w TOP 3 BOXES wszystkich ocen (w 10-stopniowej skali). Firmy, które są ogólnie zadowolone ze współpracy z Grupą PKP CARGO wskazują jako powody satysfakcjonującej współpracy: dobrą obsługę, zaangażowanie i elastyczność oraz wysoką jakość usług. Najwięcej wskazań przypada na ogólne zadowolenie, co sugeruje na brak wyraźnych, wyróżniających przewag. W kontekście pojawienia się wyraźnego konkurenta może to być poważne zagrożenie. Obszarami, które są najczęściej wskazywane jako wymagające poprawy to pilnowanie terminów, poprawa przepływu informacji o stanie realizacji zamówienia, zwiększenie dostępności wagonów, uproszczenie procedur oraz zwiększenie elastyczności. Niemniej jednak, w stosunku do 2014 roku, kiedy to miało miejsce poprzednie badanie klientów, Grupa PKP CARGO odnotowała poprawę ocen szczególnie w zakresie jakości: realizacji usług, jakości obsługi reklamacji oraz jakości obsługi przez opiekunów handlowych. Generalnie osoby badane są najbardziej zadowolone z jakości obsługi oferowanej przez opiekunów handlowych, relatywnie wysoko oceniają także jakość obsługi oferowanej przez biura handlowe oraz opiekunów logistycznych. Najniższe zadowolenie generuje m.in. obszar jakości obsługi reklamacji.
8. W kontekście jakości realizowanych usług zdecydowanie najwyżżej oceniane jest bezpieczeństwo przesyłek i towarów, na drugim miejscu szerokość oferty wagonów. Z kolei wyraźnie najsłabszym punktem są stan techniczny wagonów oraz terminowość przewozów i podstawiania wagonów, a także czas przewozów.
9. W polityce cenowej Grupy PKP CARGO najwyżżej oceniana jest stabilność i przewidywalność cen oraz terminy płatności. Najniższe zadowolenie dotyczy elastyczności podejścia do cen, możliwości uzyskania kompleksowej oferty cenowej oraz system upustów i rabatów.

10. W kontekście jakości obsługi reklamacji zdecydowanie najwyżej oceniana jest kultura pracowników. Zdecydowanie najniżej oceniono elastyczność proponowanych rozwiązań, informowanie o stanie sprawy oraz czas zakończenia reklamacji.
11. Kultura osobista jest najmocniejszą stroną opiekunów handlowych. Ogólnie, opiekunowie handlowi zostali ocenieni bardzo wysoko niemal we wszystkich kategoriach. Najniżej oceniona została decyzyjność pracowników.
12. W obszarze jakości obsługi logistycznej zdecydowanie najwyżej jest oceniane bezpieczeństwo powierzonych przesyłek. Są także elementy, które uzyskały niskie wyniki: terminowość podstawienia wagonów, czas przewozów, zmiany w terminach, ale przede wszystkim stan techniczny wagonów.
13. Jako główny obszar do poprawy w sferze jakości realizowanych usług firmy badane zdecydowanie najczęściej wskazują na pilnowanie terminów zgodnie z umową. Dalej jest to przepływ informacji oraz zwiększenie ilości taboru.
14. Opiekunowie logistyczni, podobnie jak handlowi są bardzo wysoko oceniani za kulturę osobistą, a w przypadku pozostałych kategorii uzyskują także wysokie wskaźniki. Zostali ocenieni relatywnie najźle w kontekście dostarczania informacji na temat dostępnych rozwiązań oraz częstości kontaktów. W sferze obsługi logistycznej jako główny obszar do poprawy, najczęściej wskazano na pilnowanie terminów. Względnie często wymieniano również potrzebę zwiększenia taboru i dostępności wagonów oraz poprawy przepływu informacji.

Wskazywana jest potrzeba poprawy w 2 obszarach:

1. Potencjał taborowy i jego dostępność – poprawa stanu technicznego taboru, zwiększenie dostępności wagonów i lokomotyw, a co za tym idzie czasu obsługi (podstawienia i dowozu).
2. Jakość świadczenia usług oraz obsługa: głównie terminowość (dowóz oraz podstawienie zgodnie z terminem) informacja (status zamówienia, ale i dostępność i łatwość kontaktu, a także możliwość podejmowania decyzji przez osoby kontaktowe) szybkość podejmowania decyzji obsługa reklamacji.



OBSZAR ŚRODOWISKA NATURALNEGO
Kluczowe wskaźniki środowiskowe


Tabela 64 Zużycie energii elektrycznej w Grupie w latach 2016-2017

Energia elektryczna	Ilość zużytej energii [MWh]	
	2017	2016
Trakcyjna	645 438	631 019
Nietrakcyjna	44 512	44 627

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 65 Emisja substancji do powietrza w Grupie w latach 2016-2017

Energia elektryczna	Emisja ogółem [Mg]	
	2017	2016
Dwutlenek siarki	1 159	1 151
Dwutlenek azotu	3 418	3 172
Tlenek węgla	758	807
Dwutlenek węgla	527 792	518 347
Benzoalfapiren	0	0
Pyły i sadza	262	259
Suma węglowodorów	455	356
Hfc	0	0
Inne	35	16

Źródło: Opracowanie własne



Tabela 66 Rodzaje i ilość odpadów w Grupie w latach 2016-2017

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [Mg] w 2017 r.		Ilość odpadów [Mg] w 2016 r.	
		stan magazynowy na koniec okresu			
		Poprzedzającego	Sprawozdawczego	Poprzedzającego	Sprawozdawczego
Trociny, wióry, ścinki, drewno, płyta wiórowa i fornir zawierające substancje niebezpieczne	03 01 04*	0,100	0,050	0,000	0,100
Trociny, wióry, ścinki, drewno, płyta wiórowa i fornir inne niż wymienione w 03 01 04	03 01 05	1,370	3,920	6,607	1,370
Inne rozpuszczalniki organiczne, roztwory z przemywania i ciecze macierzyste	07 01 04*	0,060	0,520	0,007	0,060
Wapno pokarbidowe niezawierające substancji niebezpiecznych (inne niż wymienione w 07 01 08)	07 01 80	0,000	0,000	13,800	0,000
Odpady z usuwania farb i lakierów zawierające rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne	08 01 17*	0,000	0,300	0,190	0,000
Odpadowy toner drukarski zawierający substancje niebezpieczne	08 03 17*	0,000	0,000	0,051	0,000
Odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	08 03 18	0,193	0,003	0,193	0,193
Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wyłączeniem pyłów z kotłów wymienionych w 100104)	10 01 01	364,674	195,308	318,846	364,674
Odpady z odfuszczenia zawierające substancje niebezpieczne	11 01 13*	0,195	0,000	0,000	0,195
Inne odpady zawierające substancje niebezpieczne	11 01 98*	0,000	0,000	0,105	0,000
Odpady z toczenia i piłowania metali żelaznych oraz jego stopów	12 01 01	133,430	115,800	204,139	133,430
Odpady spawalnicze	12 01 13	0,000	0,019	0,018	0,000
Zużyte materiały szlifierskie zawierające substancje niebezpieczne	12 01 20*	13,610	13,270	113,180	13,610
Inne niewymienione odpady	12 01 99	0,100	0,100	0,100	0,100
Mineralne oleje hydrauliczne	13 01 10	0,000	0,000	0,000	0,000
Mineralne oleje hydrauliczne	13 01 10*	2,200	4,450	0,000	2,200
Mineralne oleje silnikowe i przekładniowe	13 02 05*	27,379	8,050	32,308	27,379
Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe (smary)	13 02 08*	28,216	24,820	32,948	28,216
Szlamy z odwadniania olejów w separatorach (szlamy z myjek)	13 05 02*	0,400	1,250	0,767	0,400
Olej z odwadniania olejów w separatorach	13 05 06*	2,500	0,000	0,070	2,500
Mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach	13 05 08*	2,300	0,000	0,000	2,300
Olej opalowy i olej napędowy	13 07 01	0,000	0,450	0,000	0,000
Inne niewymienione odpady (smary)	13 08 99*	0,000	0,000	0,600	0,000
Inne rozpuszczalniki	14 06 03*	0,000	0,000	0,321	0,000
Opakowania z papieru i tektury	15 01 01	0,194	0,895	0,194	0,194
Opakowania z tworzyw sztucznych	15 01 02	0,040	0,000	0,092	0,040
Opakowania z metali	15 01 04	0,003	2,403	0,000	0,003
Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	15 01 10*	2,944	1,183	4,468	2,944
Opakowania z metali zawierające niebezpieczne porowate elementy wzmocnienia konstrukcyjnego (np. azbest), włącznie z pustymi pojemnikami ciśnieniowymi	15 01 11	0,000	0,020	0,000	0,000
Zużyte ubrania i czystwio	15 02 02*	24,136	13,037	14,750	24,136

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [Mg] w 2017 r.		Ilość odpadów [Mg] w 2016 r.	
		stan magazynowy na koniec okresu			
		Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego	Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego
Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	15 02 03	3,776	1,643	2,614	3,776
Zużyte opony	16 01 03	13,824	5,639	13,422	13,824
Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy	16 01 04*	81,040	0,000	0,000	81,040
Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy niezawierające cieczy i innych niebezpiecznych elementów	16 01 06	5 184,900	0,000	6 896,050	5 184,900
Zużyte filtry i oleje	16 01 07*	2,377	0,561	1,384	2,377
Okładziny hamulcowe inne niż wymienione w 16 01 11	16 01 12	0,000	0,000	1,729	0,000
Zbiorniki na gaz skroplony	16 01 16	0,034	0,034	0,140	0,034
Metale żelazne (złom)	16 01 17	3 194,594	4 244,658	5 521,862	3 194,594
Metale nieżelazne	16 01 18	16,758	15,840	140,251	16,758
Tworzywa sztuczne	16 01 19	1,816	0,575	1,270	1,816
Szkło	16 01 20	0,386	0,000	0,350	0,386
Niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 160107 do 160111, 160113 i 160114	16 01 21*	1,160	1,455	5,646	1,160
Inne niewymienione elementy	16 01 22	4,892	2,368	2,314	4,892
Inne niewymienione odpady	16 01 99	117,711	127,887	34,248	117,711
Zużyte urządzenia zawierające freony hfc, hfc	16 02 11*	0,085	0,000	0,163	0,085
Zużyte urządzenia zawierające wolny azbest	16 02 12*	0,000	0,493	0,000	0,000
Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 160209 do 160212	16 02 13*	0,863	2,470	1,628	0,863
Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	16 02 14	4,043	10,336	8,121	4,043
Niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte z zużytych urządzeń	16 02 15*	0,336	0,336	0,340	0,336
Elementy usunięte ze zużytych urządzeń (tonery)	16 02 16	3,489	0,550	2,957	3,489
Nieorganiczne odpady inne niż wymienione w 16 03 03, 16 03 80	16 03 04	1,010	1,043	0,269	1,010
Gazy w pojemnikach (w tym halony) zawierające substancje niebezpieczne	16 05 04*	0,116	0,048	0,002	0,116
Gazy w pojemnikach inne niż wymienione w 16 05 04	16 05 05	1,030	0,338	0,102	1,030
Chemikalia laboratoryjne i analityczne (np. odczynniki chemiczne) zawierające substancje niebezpieczne, w tym mieszaniny chemikaliów laboratoryjnych i analitycznych	16 05 06*	0,150	0,120	0,105	0,150
Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01*	19,902	8,840	4,395	19,902
Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	16 06 02*	4,760	4,713	4,309	4,760
Inne baterie i akumulatory	16 06 05	0,400	0,434	0,613	0,400
Magnetyczne i optyczne nośniki informacji	16 80 01	0,000	0,001	0,001	0,000
Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne	16 81 01*	0,000	0,612	0,000	0,000
Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	17 01 07	0,000	0,048	0,868	0,000
Drewno	17 02 01	10,860	7,590	6,145	10,860
Tworzywa sztuczne	17 02 03	0,726	0,218	0,604	0,726

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [Mg] w 2017 r.		Ilość odpadów [Mg] w 2016 r.	
		stan magazynowy na koniec okresu			
		Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego	Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego
Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe)	17 02 04*	8,000	8,000	12,150	8,000
Odpadowa papa	17 03 80	0,344	0,000	0,021	0,344
Miedź, brąz, mosiądz	17 04 01	0,060	0,000	0,375	0,060
Aluminium	17 04 02	4,819	0,430	2,349	4,819
Żelazo i stal	17 04 05	21,696	15,951	52,549	21,696
Kable inne niż wymienione w 170410	17 04 11	4,739	0,241	0,835	4,739
Tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne1)	17 05 07*	5,000	0,000	0,000	5,000
Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażów inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	17 09 04	0,000	0,010	0,612	0,000
Szlamy z innego niż biologiczne oczyszczania ścieków przemysłowych inne niż wymienione w 19 08 13	19 08 14	0,000	0,000	10,000	0,000
Drewno	19 12 07	13,355	23,392	39,281	13,355
Odpady ciekłe i stężone uwodnione odpady ciekłe (np. koncentraty) z oczyszczania wód podziemnych zawierające substancje niebezpieczne	19 13 07*	0,066	0,000	0,000	0,066

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 67 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez Grupę w latach 2016-2017

Nakłady poniesione na: [tys. zł]	2017	2016
Ochronę powietrza, w tym:	8 627	13 024
Kotłownie	1 027	855
Procesy technologiczne	248	206
Samochody i maszyny	6 537	11 309
Lokomotywy	795	621
Parowozy	7	13
Inne	14	19
Ochronę wód, w tym:	5 588	5 900
Pobór wody	392	435
Odprowadzanie ścieków	112	296
Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych	4 980	4 978
Inne	105	192
Wycinkę drzew i krzewów	197	167
Ochronę powierzchni ziemi	0	108
Gospodarowanie odpadami	4 769	13 950
Pozostałe koszty na ochronę środowiska	138 910	249 415

Źródło: Opracowanie własne

OBSZAR PRACOWNICZY
Kluczowe wskaźniki dotyczące zatrudnienia



**WYKSZTAŁCENIE
MĘŻCZYŹN**

WYŻSZE
1 502
ŚREDNIE
5 876
PODSTAWOWE
5 233



**WYKSZTAŁCENIE
Kobiet**

WYŻSZE
1 039
ŚREDNIE
2 660
PODSTAWOWE
733



**LICZBA
PRACOWNIKÓW**

KOBIECY
4 432
MĘŻCZYŹNI
12 611
NOWYCH PRACOWNIKÓW
502



**SZKOLENIA,
WARSZTATY I
STAŻE**

GODZIN SZKOLEŃ
53 888
GODZINY NA PRACOWNIKA
3
STAŻY
15

Tabela 68 Liczba pracowników w Grupie w osobach w latach 2016-2017

Liczba pracowników [osoby] w tym:	Stan na 31/12/2017	Stan na 31/12/2016
Kobiety	5 418	5 391
Wykształcenie wyższe	1 416	1 397
Wykształcenie średnie	3 146	3 155
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	856	839
Mężczyźni	17 897	17 824
Wykształcenie wyższe	2 085	2 063
Wykształcenie średnie	8 555	8 507
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	7 257	7 254
Suma	23 315	23 215

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 69 Liczba pracowników w Grupie w etatach w latach 2016-2017

Liczba pracowników [etaty] w tym:	2017	2016
Kobiety	5 398	5 431
Wykształcenie wyższe	1 386	1 397
Wykształcenie średnie	3 143	3 178
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	869	856
Mężczyźni	17 897	17 824
Wykształcenie wyższe	2 085	2 063
Wykształcenie średnie	8 555	8 507
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	7 257	7 254
Suma	23 295	23 255

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 70 Liczba rozpoczętych staży i przyjętych stażystów w Grupie w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba rozpoczętych staży [szt.]	31	10
Liczba przyjętych stażystów [osoby]	6	4

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 71 Liczba nowych pracowników w Grupie w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba nowych pracowników przyjętych [osoby]	1 597	641
Liczba nowych pracowników przyjętych [etaty]	1 563	616

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 72 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba przeprowadzonych szkoleń [godz.], w tym:	101 152	103 159
dot. programu psychologicznego wsparcia powypadkowego	7 486	7 639
Liczba godzin przeprowadzonych szkoleń na pracownika [godz./osoba], w tym:	102	71

Źródło: Opracowanie własne



OBSZAR SPOŁECZNY



W 2016 r. Jednostka dominująca przyjęła „Politykę społecznej odpowiedzialności biznesu”. Dokument ten jest kierunkowskazem odpowiedzialnych działań dla wszystkich zaangażowanych w realizację procesów biznesowych. Polityka CSR promuje ideę biznesu społecznie odpowiedzialnego zarówno wśród swoich pracowników, jak i na zewnątrz.

Pełna szacunku i profesjonalna postawa względem interesariuszy jest elementem procesu wzmocnienia pozycji Grupy PKP CARGO jako nowoczesnego i samodzielnego operatora logistycznego. Biznes społecznie odpowiedzialny w PKP CARGO oznacza koncepcję prowadzenia działalności, która wspiera tworzenie pozytywnych i trwałych relacji ze społeczeństwem i otoczeniem biznesowym oraz zrównoważone oddziaływanie na środowisko, przy jednoczesnym wspieraniu realizacji celów biznesowych.

Biznes społecznie odpowiedzialny (CSR) łączy odpowiedzialną postawę względem pracowników, kontrahentów i środowiska naturalnego, z profesjonalnym realizowaniem celów biznesowych.

Zarządzanie Biznesem Społecznie Odpowiedzialnym (CSR) dotyczy obszarów wyszczególnionych w normach tworzących wytyczne dla odpowiedzialnego biznesu i zrównoważonego rozwoju. Odwołując się do [Normy ISO 26000](#), są to następujące płaszczyzny:

- ◆ **ŁAD KORPORACYJNY**
- ◆ **PRAWA CZŁOWIEKA**
- ◆ **STOSUNKI PRACY**
- ◆ **OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO**
- ◆ **UCZCIWE PRAKTYKI RYNKOWE**
- ◆ **RELACJE Z KONSUMENTAMI**
- ◆ **ZAANGAŻOWANIE SPOŁECZNE**

Korzyści z działań CSR można dostrzec w następujących trzech obszarach:

- Organizacyjnym, m.in. podnoszenie poziomu kultury organizacyjnej firmy oraz zwiększenie wydajności pracy i bezpieczeństwa przewozów;
- Relacjach z klientem, m.in. zwiększenie konkurencyjności oraz zwiększenie lojalności klientów;
- Relacjach z pracownikami, m.in. budowanie pozytywnego wizerunku pracodawcy; zmniejszenie rotacji pracowników;

Podstawowe założenia do rozwoju zagadnień społecznej odpowiedzialności biznesu opierają się na dwóch filarach. Pierwszy z nich dotyczy identyfikacji i wykorzystania posiadanych zasobów oraz kontynuowania dobrych praktyk CSR, natomiast drugi to nowe inicjatywy CSR.

Działanie odpowiedzialne i zrównoważone to stałe poszukiwanie najlepszych rozwiązań biznesowych uwzględniających aspekty środowiskowe, społeczne i ekonomiczne, które mają na celu wytworzenie wartości zrównoważonej tj. takiej, która przynosi korzyść zarówno dla interesariuszy, jak i akcjonariuszy.

Zasoby wykorzystywane do prowadzenia biznesu w sposób odpowiedzialny oraz zrównoważone dobre praktyki, które jasno komunikują odpowiedzialną postawę względem interesariuszy, wdrożone procesy, zasady oraz przyjęte dokumenty, będą podlegać monitorowaniu. Ich opis będzie cyklicznie aktualizowany w raportach zawierających dane niefinansowe.

W roku 2017 w PKP CARGO S.A. realizowane były projekty w ramach odpowiedzialności społecznej skierowane do pracowników firmy lub ich rodzin, działania skoncentrowane na ochronie środowiska naturalnego oraz inicjatywy wpływające na zwiększenie bezpieczeństwa realizowanych przewozów.

Wśród projektów CSR realizowanych w roku 2017 na szczególną uwagę zasługują następujące trzy projekty:

1. „PSYCHOLOGICZNE WSPARCIE POWYPADKOWE dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych”.

Obszar wg Normy ISO 26000: zaangażowanie społeczne i rozwój społeczności lokalnej

Celem projektu jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez wsparcie psychologiczne czynnika ludzkiego.

Projekt realizowany we wszystkich jednostkach organizacyjnych obejmuje ponad 7000 pracowników. Dedykowany jest dla członków drużyn trakcyjnych oraz pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego a także członków stałych komisji kolejowych.

Głównymi produktami projektu są:

- Telefoniczna Linia Wsparcia Psychologicznego obsługiwana jest przez wyspecjalizowanych psychologów. Mają do niej dostęp kluczowi pracownicy bezpośrednio wpływający na poziom ruchu kolejowego. Infolinia jest bezpłatna dla dzwoniących i oferuje: rozmowę z doświadczonym psychologiem, pomoc w problemach zawodowych oraz życia codziennego, poufność rozmowy, bezpieczeństwo i co ważne brak jakichkolwiek konsekwencji zawodowych.
- Spotkanie z psychologiem - podczas kontaktu telefonicznego na Telefonicznej Linii Wsparcia Psychologicznego w uzasadnionych przypadkach jest możliwość umówienia się na spotkanie w gabinecie psychologicznym.
- Szkolenia kaskadowe z obszaru psychologicznych aspektów wypadków kolejowych - obszaru psychologicznych aspektów wypadków kolejowych w tym ASD – Ostra Reakcja na Stres oraz PTSD – Zespół Stresu Pourazowego. Szkolenia dotyczące stresu zawodowego realizowane były w trakcie pouczeń okresowych w terminie lipiec – grudzień 2017. Szkolenia prowadzone są przez trenerów wewnętrznych, czyli pracowników przewidzianych do prowadzenia szkoleń pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz koordynatorów zespołów stałych komisji kolejowych. Uczestnicy bardzo wysoko ocenili szkolenie dla trenerów wewnętrznych. Uśredniona ocena to 4,7 w skali pięciostopniowej. 99% respondentów poleciłoby projekt Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego innym osobom oraz zachęciłoby do skorzystania z tego typu inicjatyw.

Pozytywne informacje zwrotne i rekomendacje pracowników objętych projektem były ważnym głosem pomocnym w podtrzymaniu decyzji o długoterminowej realizacji projektu.

Poprzez realizację projektu Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego PKP CARGO zwiększa bezpieczeństwo ruchu kolejowego. PKP CARGO otrzymało wyróżnienie UTK w II edycji Konkursu Kultura Bezpieczeństwa w transporcie szynowym.

Tabela 73 Liczba godzin szkoleniowych dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych

Stanowisko	Liczba godzin szkolenia w roku	Liczba osób objętych szkoleniem w roku	
		2017	2016
Prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicy kolejowej, Maszynista pojazdu trakcyjnego, Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	24	4 135	4 112
Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych	8	18	14
Dyżurny ruchu	16	77	92
Nastawniczy	16	23	36
Kierownik pociągu	16	151	198
Rewident taboru	16	1 072	1 115
Ustawiacz	16	1 227	1 251
Manewrowy	16	706	752
Toromistrz	16	9	10
Zwrotniczy	16	68	59
Suma	160	7 486	7 639

Źródło: Opracowanie własne

2. PKP CARGO mecenasem zabytków techniki kolejowej

Obszar wg Normy ISO 26000: zaangażowanie społeczne i rozwój społeczności lokalnej

PKP CARGO jako największy towarowy przewoźnik kolejowy w Polsce i główny mecenas zabytków techniki kolejowej, od 14 lat utrzymuje historyczny tabor kolejowy w małopolskiej Chabówce oraz wspólnie z wielkopolskimi jednostkami samorządu terytorialnego współfinansuje działalność ponad 100-letniej Parowozowni w Wolsztynie, która od 1 stycznia 2017 roku posiada status Instytucji Kultury.



PKP CARGO promuje także tradycje kolejnictwa, organizując w Chabówce:

- „Parowozjadę” – doroczne wydarzenie z udziałem czynnych parowozów przyciągające tysiące miłośników kolei z Polski i z zagranicy,
- „Lato z Parowozami” - program edukacyjny adresowany do dzieci i całych rodzin, w którym poprzez zabawę i edukację popularyzowana jest dawna i współczesna kolej. Oprócz Chabówki realizowany jest on także w Stacji Muzeum oraz w parowozowniach: Wolsztyn, Jarocin i Skierniewice.
- „Małopolskie Szlaki turystyczne” – cieszący się dużym zainteresowaniem produkt turystyczny realizowany wspólnie z Małopolskim Urzędem Marszałkowskim. Wykorzystuje zasoby kulturowe i przyrodnicze południowego regionu Małopolski oraz historyczne walory Galicyjskiej Kolei Transwersalnej, której główną oś stanowi linia kolejowa Chabówka – Nowy Sącz wraz ze Skansenem Taboru Kolejowego w Chabówce. W 2017 r. z podróży pociągami retro realizowanych w ramach tego programu skorzystało blisko 11tys. podróżnych.
- Skansen w Chabówce - zgromadzono tu najliczniejszą w Polsce kolekcję zabytkowych pojazdów kolejowych m.in. parowozy, lokomotywy spalinowe i elektryczne, wagony pasażerskie i towarowe, pługi odśnieżne i drezyny. Część parowozów utrzymywana jest w stanie czynnym. Prowadzą one pociągi turystyczne po najbardziej malowniczych trasach Małopolski. W ciągu roku w podróżach pociągami retro uruchamianymi przez Skansen skorzystało ok. 22 tys. osób, a sam Skansen odwiedziło ok. 30 tys. osób.

PKP CARGO współpracuje również z organizacjami społecznymi non-profit działającymi na rzecz ochrony zabytków kolejnictwa, rozwoju kolejowego ruchu turystycznego oraz promocji turystyki, wspierając je finansowo i technicznie.

PKP CARGO stara się pełnić rolę integratora działań w obszarze dziedzictwa historycznego w Polsce. W tym celu zorganizowała w Senacie RP ogólnopolską konferencję poświęconą ochronie zabytków kolejowych w Polsce oraz możliwościom ich adaptacji do nowych funkcji, postulując utworzenie Narodowego Muzeum Kolejnictwa. PKP CARGO aktywnie uczestniczyła w posiedzeniach senackiego zespołu ds. zabytków kolejnictwa, których celem było wypracowanie właściwych rozwiązań legislacyjnych służących rozwojowi kolei muzealnych i turystycznych.



Wieloletnia działalność PKP CARGO w obszarze dziedzictwa historycznego, a zwłaszcza realizacja wydarzeń z udziałem parowozów przynoszą znaczne korzyści wizerunkowe. W najbardziej spektakularnych wydarzeniach, jakimi są „Parowozjada”, „Lato z parowozami” czy program „Małopolskie Szlaki Turystyczne”, uczestniczyło łącznie ok. 19 tys. osób.

Z Chabówki wypożyczano czynny tabor muzealny do realizacji m.in. takich filmów, jak „Lista Schindlera”, „Skrawki”, „Przedwiośnie”, „Sława i Chwała”, „Przygody dzielnego wojaka Szwejka” czy „Katyń”, a z Parowozowni Wolsztyn - parowóz m. in. do filmu „Pianista”.

Innym wskaźnikiem obrazującym popularność Skansenu w Chabówce jest duża liczba odwiedzających, wynosząca około 30 tys. osób.



3. „BIEGAMY POMAGAMY”

Obszar wg Normy ISO 26000: zaangażowanie społeczne i rozwój społeczności lokalnej

PKP CARGO ma kilkuletnią historię realizacji projektu Firma Przyjazna Bieganiu, która opierała się na dwóch filarach.

Jeden to sportowy, propagujący aktywność fizyczną, realizowany poprzez udział naszych zespołów w maratonach, także zagranicznych, a drugi to filar pomocowy. Pracownicy PKP CARGO biegając pomagali beneficjentom fundacji organizującej bieg.

Podobnie było także w 2017 roku, w którym projekt był zrealizowany wspólnie z Fundacją Poland Business Run. Jego celem była promocja zdrowego stylu życia wśród pracowników oraz pomoc osobom niepełnosprawnym – beneficjentom Fundacji Poland Business Run.

W projekcie wzięło udział około 80 pracowników z jednostek organizacyjnych usytuowanych w różnych częściach Polski, którzy wraz z członkami rodzin pobiegli w sześciu miastach: Warszawa, Poznań, Katowice, Wrocław, Kraków. Liczny zespół biegowy Grupy PKP CARGO stanowił część dużego przedsięwzięcia, w którym uczestniczyło ponad 20 tysięcy biegaczy.

Zaangażowanie pracowników oraz decyzja Zarządu o dodatkowym partnerskim zaangażowaniu w projekt biegowy przyczyniły się do zebrania kwoty ponad 1,6 mln zł. Zebrana kwota była przeznaczona na pomoc konkretnym beneficjentom fundacji, najczęściej osobom po amputacji kończyn.

PRAWA CZŁOWIEKA


W Grupie PKP CARGO w 2017 r. nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z ryzykiem wykorzystywania pracy dzieci ani ryzykiem wykorzystywania pracy przymusowej. Ponadto, w 2017 roku nie zanotowano w Grupie przypadków dyskryminacji, mobbingu czy molestowania seksualnego.

Prawo do wolności zrzeszania się
Tabela 74 Związki zawodowe w Grupie w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Ilość związków zawodowych w Grupie [szt.]	174	172
Liczba pracowników należących do związków zawodowych [osoby]	17 637	16 937
% uzwiązkowienia	75,6%	73,0%

Źródło: Opracowanie własne

Prawo do bezpiecznego środowiska pracy
Tabela 75 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w Grupie w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba wypadków w pracy [szt.]	236	205
Wskaźnik wypadkowości [‰]	10,1	8,7

Źródło: Opracowanie własne

Grupa PKP CARGO dokłada wszelkich starań na rzecz ciągłego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, zarówno w odniesieniu do środowiska pracy, jak i przewożonych ładunków. Dzięki wykorzystaniu bezzałogowej floty dronów, wzrósł poziom bezpieczeństwa, znacząco ograniczona została kradzież przewożonych towarów (niemal o połowę).

Codzienne działania Grupy Operacyjnej, dzięki Bezzałogowym Statkom Powietrznym (dalej: BSP), powiększają zakres obserwacji w terenie, pozwalają na obserwację miejsc zagrożonych kradzieżami z poza ich terenu. Wykorzystanie BSP przy ujęciu sprawców kradzieży, poprzez możliwość obserwacji drogi ucieczki przestępców.

- Audyt bezpieczeństwa obszarów należących do PKP CARGO lub użytkowanych przez PKP CARGO na podstawie umowy z innymi spółkami Grupy. Analiza przetworzonych materiałów uzyskanych z wykorzystaniem BSP i ocena bezpieczeństwa z punktu widzenia infrastruktury zlokalizowanej w audytowanych obszarach;
- Oddziaływanie prewencyjne, prowadzone na terenie zakładów PKP CARGO
 - obloty mające na celu zaznaczenie częstej obecności BSP w miejscach zagrożonych zdarzeniami kradzieżowymi;
 - artykuły w prasie lokalnej i ogólnopolskiej skierowanych do segmentu odbiorców, wśród których znajdują się grupy przestępcze dokonujące kradzieży z pociągów PKP CARGO.
- Powiększanie floty BSP, w związku ze zwiększonym zapotrzebowaniem wykorzystania technologii na różnych obszarach zarządzanych przez PKP CARGO;

Wykorzystanie do monitorowania szlaków kolejowych BSP wyposażonych w kamerę RGB (umożliwiająca obserwację w dzień) lub kamerę termowizyjną (umożliwiająca obserwację w nocy).

PRZECIWDZIAŁANIE KORUPCJI I ŁAPOWNICTWU



PKP CARGO S.A., spółka z Grupy PKP CARGO, zawarła w 2017 r. umowę, która gwarantowała utrzymanie anonimowych kanałów informacyjnych dla pracowników PKP CARGO S.A., którzy chcieliby zgłosić nadużycie/nieprawidłowość. Do ww. kanałów zaliczamy: dedykowaną infolinię, adres e-mail oraz pocztę tradycyjną. Przeprowadzono szereg szkoleń oraz przygotowano wybranych pracowników PKP CARGO S.A. do roli Liderów Wartości i Rzecznika Etyki.

W dalszej kolejności planowane jest wdrożenie kodeksu etyki w pełnym zakresie w PKP CARGO S.A. oraz w spółkach Grupy, jak i rozwój działalności Sygnalistów.

10.1.3 Stosowane polityki oraz rezultaty ich stosowania

Dla Grupy PKP CARGO jako przewoźnika kolejowego celem, w związku z wykonywaną działalnością jest zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Dzięki wdrożonemu Systemowi Zarządzania Bezpieczeństwem zgodnie z rozporządzeniem z dnia 17 marca 2007r., w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, gwarantujemy nie tylko wysoką jakość świadczonych usług i wysoko wykwalifikowaną kadrę, ale przede wszystkim akceptowalny poziom bezpieczeństwa realizowanych usług.

Ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem to gwarancja bezpiecznego funkcjonowania dziś i w przyszłości z korzyścią dla Grupy, jej klientów oraz uczestników systemu kolejowego.

Na każdym pracowniku bez względu na rodzaj, charakter i miejsce pracy ciąży obowiązek pełnej znajomości i zrozumienia priorytetów bezpieczeństwa.

Poprzez wdrożony System Zarządzania Bezpieczeństwem pragniemy zapewnić:

- najwyższe bezpieczeństwo świadczonych usług bez rezygnacji z jakości,
- bezpieczeństwo uczestników systemu kolejowego (innych przewoźników, zarządców infrastruktury, podwykonawców),
- współpracę z innymi przewoźnikami i zarządcami infrastruktury kolejowej w ramach realizacji wspólnych celów bezpieczeństwa,
- zadowalający poziom wskaźników bezpieczeństwa,
- bezpieczną pracę pracownikom i współpracownikom;
- przestrzeganie norm i przepisów prawnych w zakresie bezpieczeństwa kolejowego,
- zapobieganie wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym,
- stałą poprawę bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ciągłego doskonalenia działań w tym zakresie,
- stałą identyfikację i minimalizację ryzyka technicznego i zawodowego.

Opracowana w Grupie PKP CARGO Polityka Bezpieczeństwa odzwierciedla zaangażowanie przedsiębiorstwa i strategiczną wizję w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Polityka zawiera między innymi deklarację intencji, a także wskazuje ogólne zamierzenia i cele Systemu SMS (System Zarządzania Bezpieczeństwem), jak również zasady i podstawowe wartości, zgodnie z którymi postępuje Grupa. Przyczynia się to do zaangażowania organizacji w tworzenie oraz doskonalenie etyki pracy, ponad to daje pracownikom wyraźne wytyczne ukierunkowane na działania w celu ugruntowania kultury bezpieczeństwa.

System SMS funkcjonuje w oparciu o krajowe i unijne akty prawne odnoszące się do bezpieczeństwa systemu kolejowego i jest wymogiem, bez spełnienia którego przedsiębiorstwo kolejowe nie może prowadzić działalności. System SMS oznacza systemowe podejście do organizowania i nadzorowania przez Spółkę działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Na System SMS składają się w szczególności procedury i procesy, obejmujące działania bezpośrednio i pośrednio wpływające na bezpieczeństwo procesu przewozowego.

Potwierdzeniem wdrożenia i funkcjonowania Systemu SMS jest Certyfikat Bezpieczeństwa wydany przez Urząd Transportu Kolejowego. Na tej podstawie po spełnieniu pozostałych wymagań Spółka może również prowadzić samodzielną działalność przewozową w 7 krajach UE: Czechach, Słowacji, Niemczech, Holandii, Austrii, Węgrzech, Litwie.

System SMS ma także zapewnić nadzór nad wszystkimi rodzajami ryzyka związanymi z działalnością przewoźnika kolejowego, łącznie z dostarczaniem usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem podwykonawców.

System Zarządzania Utrzymaniem wagonów towarowych PKP CARGO - MMS (Maintenance Management System) oznacza systemowe podejście do organizowania i nadzorowania działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez utrzymanie w sprawności technicznej wagonów towarowych, za których sprawność PKP CARGO odpowiada. Na System MMS

składają się w szczególności procedury i procesy, obejmujące działania bezpośrednio i pośrednio wpływające na procesy stosowane w utrzymaniu wagonów towarowych.

System jest opracowywany i obowiązuje w danej spółce działającej w ramach systemu kolejowego. Posiadanie oraz zapewnienie właściwego wdrożenia i funkcjonowania Systemu MMS jest obowiązkowe dla przedsiębiorstw odpowiadających za utrzymanie wagonów towarowych i stanowi warunek konieczny do prowadzenia działalności w tym zakresie. Powyższe podlega nadzorowi Urzędu Transportu Kolejowego.

System MMS został wdrożony w PKP CARGO w 2013 roku. System obejmuje swym zakresem podstawowo obszar utrzymania sprawności technicznej wagonów towarowych w ramach procesu głównego, którym jest realizacja procesu utrzymania oraz procesy pomocnicze zapewniające właściwą realizację działalności, takie jak: analiza ryzyka, zarządzanie kompetencjami personelu czy współpraca z innymi przedsiębiorstwami. (pod tym względem jest to system podobny do Systemu SMS).

W oparciu o zatwierdzony System MMS, PKP CARGO otrzymała w 2013 roku Certyfikat Podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (Certyfikat ECM) potwierdzający jego akceptację na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z Dyrektywą 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, Rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz właściwymi przepisami krajowymi (niniejsze rozporządzenie określa wymagania wobec Systemu MMS i jego podstawowe elementy).

Warunkiem zachowania certyfikatu jest pełne wdrożenie zasad i warunków utrzymania wagonów towarowych zawartych zarówno w prawie krajowym, jak i UE.

Dzięki wdrożeniu systemu MMS i uzyskaniu Certyfikatu ECM, aktualnie PKP CARGO może utrzymywać wagony towarowe we własnym zakresie lub zlecając ich utrzymanie innym przedsiębiorstwom, w tym spółce zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Bez Systemu MMS i Certyfikatu ECM Spółka nie mogłaby wykonywać działalności w tym zakresie, a utrzymanie wagonów towarowych musiałyby być zlecone podmiotowi zewnętrznemu (PKP CARGO posiada w/w certyfikat).

Certyfikat ECM ważny jest na okres do 5 lat, po którym to okresie podlega odnowieniu. Ważność obecnie obowiązującego certyfikatu mija w maju 2021 roku.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do zagadnień społecznych

W związku z dążeniem do utrzymania przez Spółki z Grupy Kapitałowej PKP CARGO najwyższych standardów ładu korporacyjnego, a także zapewnieniem spójności zasad finansowania przedsięwzięć społecznych w formie darowizny i sponsoringu, wprowadzono do stosowania [REGULAMIN FINANSOWANIA PRZEDSIĘWZIĘĆ SPOŁECZNYCH W FORMIE DAROWIZNY I SPONSORINGU W SPÓŁKACH ZALEŻNYCH WCHODZĄCYCH W SKŁAD GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO](#). Przedmiotowa regulacja ma na celu ujednoczenie trybu postępowania przy rozpatrywaniu próśb o darowiznę i ofert o podjęcie działań sponsoringowych w Grupie PKP CARGO oraz usprawni przepływ informacji w tym obszarze. Regulamin określa główne obszary aktywności sponsoringowej oraz sfery wsparcia charytatywnego m.in. wspieranie innowacyjności w rozwoju branży TSL, współpracę z uczelniami, a także działania w dziedzinie kultury, bezpieczeństwa czy sportu. Regulamin określa procedury wewnętrzne, związane z prośbami o przyznanie darowizny bądź odpowiedzi na oferty sponsoringowe.

PKP CARGO S.A.

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 w Spółce.

O znaczeniu i roli związków zawodowych w PKP CARGO S.A. decydują przede wszystkim:

- uprawnienia wynikające z regulacji zarówno powszechnych, jak i wewnętrznych,
- udział w zarządzaniu Spółką poprzez delegowanie swoich przedstawicieli do organów korporacyjnych (trzech reprezentantów załogi zasiada w Radzie Nadzorczej oraz jeden w Zarządzie),
- wysoki stopień uzwiązkowienia załogi (powyżej 85%).

Zakres współdziałania ze związkami zawodowymi w Spółce w szczególności obejmuje:

- monitorowanie funkcjonowania oraz ustalanie kierunków zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy,
- uzgadnianie regulaminów pracy, premiowania i zakładowego funduszu świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tego funduszu,
- uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- opiniowanie wielkości zatrudnienia,

- konsultowanie zmian struktur organizacyjnych i ramowych regulaminów organizacyjnych,
- wpływ na kształtowanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w komisjach bhp i nadzór nad SIP,
- sprawowanie nadzoru nad kasami zapomogowo-pożyczkowymi,
- konsultowanie zamiaru wypowiedzenia, rozwiązania lub zmiany treści umowy o pracę i uzgadnianie zmian w zakresie stosunku pracy osób objętych szczególną ochroną,
- udział w procedurze wymierzania kar porządkowych.

W PKP CARGO, będącej zbiorem pracodawców, dialog społeczny odbywa się na dwóch płaszczyznach:

- na szczeblu zakładowym – pomiędzy dyrektorem zakładu Spółki a zakładowymi i międzyzakładowymi organizacjami związkowymi,
- na szczeblu Spółki – pomiędzy Zarządem a ponadzakładowymi organizacjami związkowymi oraz organizacjami szczebla zakładowego będącymi stroną ZUZP.

Podstawową formę dialogu stanowią cykliczne spotkania mające na celu omówienie bieżących, istotnych dla pracodawcy i pracowników zagadnień, odbywające się, co do zasady, na szczeblu zakładu raz w miesiącu, a na szczeblu Spółki raz na kwartał.

Zarząd wspiera rozwój dialogu opartego na zasadach przestrzegania prawa, równości stron, wzajemnego zaufania i szukania kompromisu. Równocześnie promuje ideę partnerstwa, uznając je za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji. Dostrzega korzyści z prowadzenia biznesu przy zaangażowaniu strony społecznej na rzecz podniesienia efektywności firmy i osiągnięcia wyznaczonych celów.

Spółka respektuje i doskonali zasady współdziałania partnerów społecznych, co sprzyja wdrażaniu nowoczesnych, prorozwojowych rozwiązań dla podniesienia konkurencyjności i efektywności firmy w warunkach spokoju społecznego. Przykładem działań na rzecz doskonalenia dialogu społecznego były przeprowadzone w 2017 roku, z inicjatywy strony pracodawcy, wspólnie z przedstawicielami innych spółek sektora kolejowego, Warsztaty Partnerskiego Dialogu, które przyczyniły się do zwiększenia świadomości uczestników w budowaniu kultury dialogu i współuczestniczącego przywództwa w realizacji procesów biznesowych.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Realizując zalecenia PKP CARGO S.A. od września 2017 r., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. pracuje nad przyjęciem i wdrożeniem „Polityki biznesu społecznie odpowiedzialnego (CSR) w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”. Zakończenie prac zaplanowane jest na koniec pierwszego kwartału 2018 r. Mimo iż procedury CSR nie są ujęte w żadnym z systemów zarządzania Spółka już teraz działa prospołecznie na terenach swojej działalności, wspierając np. Fundację Stróże, Kolejowy Klub Honorowych Dawców Krwi oraz Fundację „Pomoc Transportowcom”. Sponsoruje także młodzieżowe kluby sportowe na terenie swojej działalności (Wola, Zabrze, Miedźna) i patronuje Studenckiej Sesji Naukowej Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., dążąc do świadczenia jak najwyższej jakości usług, opiera swoją działalność na obowiązującym prawie i nieustannie doskonalonych systemach zarządzania.

W Spółce obowiązuje siedem certyfikowanych systemów zarządzania:

- Zintegrowany System Zarządzania, obejmujący: System Zarządzania Jakością, System Zarządzania Środowiskowego, System Zarządzania Bezpieczeństwem i Higieną Pracy, System Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji,
- System Zarządzania Energią,
- System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS),
- System Zarządzania Utrzymaniem (MMS).

Oprócz systemów zarządzania w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. obowiązują regulaminy (w tym Regulamin Pracy i Regulamin Organizacyjny), do których przestrzegania zobowiązani są wszyscy pracownicy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. W skład systemów zarządzania i poszczególnych regulaminów wchodzi szereg zagadnień i procedur odnoszących się do tematyki społecznej, pracowniczej, środowiska naturalnego, poszanowania praw człowieka i przeciwdziałania korupcji.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. podejmuje szereg inicjatyw, których skutki można zaobserwować zarówno w obszarze społecznym, jak i pracowniczym. Należą do nich:

Program „Poleć Pracownika” - to program rekomendowania nowych osób na stanowiska pracy w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. Skierowany jest do obecnych pracowników i polega na poleceniu ofert pracy w Spółce osobom z ich otoczenia, posiadającym odpowiednie kwalifikacje. W Programie mogą wziąć udział wszyscy pracownicy Spółki z wyjątkiem tych, którzy

rekrutacją zajmują się w ramach obowiązków służbowych. Na polecenie osoby, która zostanie zatrudniona i przepracuje na umowie o pracy co najmniej 3 miesiące, rekrutującemu ją pracownikowi przysługuje nagroda finansowa. Kolejną nagrodę otrzyma ten pracownik, gdy jego protegowany, przepracuje w Spółce rok. Stanowiska, na które przeprowadzana jest rekrutacja oraz wysokość nagród są ustalone w regulaminie Programu. Z końcem grudnia 2017 r. program „Poleć Pracownika“ działał tylko niecałe dwa miesiące, więc zbyt wcześnie jest ocenić czy i jakie miał skutki dla poziomu rekomendowania pracy w Spółce przez jej pracowników. PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. liczy jednak, że w kolejnych latach program ten nie tylko będzie oddziaływać pozytywnie na kształt zatrudnienia na stanowiskach, na których jest na to największe zapotrzebowanie, lecz również wpłynie pozytywnie na wizerunek Spółki w oczach pracowników, wzmocni jej związek ze społecznością lokalną na terenach funkcjonowania oraz zbuduje jej obraz jako jednostki społecznie odpowiedzialnej.

Na granicy polityk z obszaru społecznego i pracowniczego leży również rozpoczęta w 2011 r. współpraca Spółki z Powiatowymi Urzędami Pracy. Można mówić o trzech formach tej współpracy. Pierwsza – to szkolenie pracowników na podstawie umów trójstronnych podpisywanych pomiędzy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. (PKPCS), Powiatowym Urzędem Pracy (PUP) i Ośrodkiem Szkoleniowym. Druga – to pozyskiwanie pracowników na tzw. prace interwencyjne. Skierowani przez PUP do PKPCS bezrobotni, podejmują w Spółce pracę i szkolą się na stanowiska kolejowe, a PUP refunduje PKPCS część kosztów ich zatrudnienia. Trzecia – to zamieszczanie klasycznych ogłoszeń o pracę w urzędach pracy właściwych terytorialnie dla lokalizacji bocznic, na które poszukiwani są w danej chwili pracownicy. Spółka nie prowadzi jednak statystyk w zakresie ilości osób zatrudnianych na skutek takich działań. Współpraca PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. z urzędami pracy jest proporcjonalna do aktualnego zapotrzebowania Spółki na nowych pracowników i skutkuje nie tylko korzyściami dla Spółki, czyli nowymi angażami na stanowiska, na które jest takie zapotrzebowanie, lecz również wpływa na aktywizację bezrobotnych i działa na rzecz obniżenia poziomu bezrobocia na terenach swojej działalności.

CARGOTOR Sp. z o.o.

CARGOTOR Sp. z o.o. przyjęło w 2017 roku regulamin darowizn i wsparć, który jest tożsamy z zasadami udzielania wsparć i pomocy organizacjom społecznym obowiązującymi w PKP CARGO S.A. Spółka przekazuje darowizny na rzecz organizacji społecznych oraz uczestniczy w akcjach sponsoringowych.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o.

W 2017 r. kontynuowane były prace związane z pomocą dla pracujących rodziców. Udostępniono poradnik „Rodzic w pracy” poruszający tematykę uprawnień rodzicielskich.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o. zapewnia pracownikom świadczenia socjalne obejmujące dofinansowanie do wypoczynku, dofinansowanie pobytu emeryta lub rencisty w placówkach leczniczo - senatoryjnych i rehabilitacyjnych, dofinansowanie wypoczynku dzieci i młodzieży w formie zorganizowanej. Istnieje również możliwość dofinansowania pomocy szkolnej, finansowanie pomocy rzeczowej. Pracownicy mają również możliwość otrzymania pomocy w formie zapomogi losowej i bytowej oraz pożyczki na cele mieszkaniowe.

AWT

Podejście Grupy AWT do kwestii społecznych wyjaśnione zostało w zasadach spółki zwanych „Kodeksem odpowiedzialności społecznej”. Dokument ten porusza następujące kwestie:

- ład korporacyjny,
- środowisko naturalne,
- zużycie energii i wody,
- odpady, prewencja,
- zrównoważony rozwój,
- sposoby traktowania ludzi,
- współpraca ze szkołami,
- bezpieczeństwo i higiena pracy,
- wsparcie i pomoc,
- wsparcie działalności nienastawionej na zysk,
- komunikacja
- relacje zewnętrzne

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Spółka stawia na dialog z działającymi w spółce związkami zawodowymi, które reprezentują stronę społeczną. Cyklicznie odbywa spotkania, mające na celu analizę potencjalnych problemów mogących wystąpić w omawianym obszarze oraz strategii przeciwdziałania. Spółka wspiera działania społecznych inspektorów pracy.

Ponadto funkcjonuje Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych, którego celem jest materialne wsparcie pracowników potrzebujących, a także integracja załogi.

W rezultacie stosowania takiej polityki władze Spółki mają dobre relacje z pracownikami oraz działającymi w Spółce związkami zawodowymi.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do zagadnień pracowniczych.

PKP CARGO S.A.

Nabór pracowników

W 2017 r. PKP CARGO S.A. realizowało, podobnie jak w 2016 roku, wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne. Poza prowadzeniem standardowych działań rekrutacyjnych mających na celu pozyskanie ekspertów i specjalistów z wiedzą teoretyczną popartą doświadczeniem zintensyfikowało działania mające na celu pozyskanie kandydatów bez doświadczenia lub z relatywnie krótką historią zatrudnienia.

W 2017 roku uruchomiono 633 rekrutacje z czego ponad 10% to rekrutacje wewnętrzne. Udział rekrutacji zakończonych zatrudnieniem do rekrutacji ogółem wynosi ponad 72%.

Do wyliczenia wskaźników wzięto pod uwagę:

- liczbę rekrutacji wewnętrznych – 67,
- liczbę rekrutacji zewnętrznych – 566.

PKP CARGO skupiając swoje procesy rekrutacyjne wokół osób z niewielkim stażem pracy, dało możliwość realnego rozwoju kompetencji i zbudowania ścieżki kariery poprzez zdobywanie pierwszych doświadczeń zawodowych oraz kształtowania postaw i zachowań zgodnych z oczekiwaniami, które PKP CARGO S.A. stawia przed pracownikami.

W 2017 roku w ramach prowadzonych działań promujących zatrudnienie w Spółce, PKP CARGO S.A. uczestniczyło w Dniu Kariery organizowanym podczas Międzynarodowych Targów TRAKO. Jest to powrót do promocji pracodawcy w środowisku szkolnym i akademickim. Działania te będą kontynuowane.

Program adaptacyjny

W 2017 r. kontynuowane były prace związane ze stworzeniem przyjaznych i optymalnych warunków każdemu nowemu pracownikowi naszej firmy.

Programy adaptacyjne dla nowych pracowników dostosowane są do specyfiki pracy odmienne w Centrali i Zakładach Spółki.

W Centrali realizowany jest program adaptacyjny „CARGO WITA”, który ma na celu organizację procesu zatrudnienia i adaptacji nowego pracownika. Dzięki niemu nowozatrudnieni pracownicy poznają organizację, jej strategię, misję i wizję, strukturę oraz zasady działania.

Oprócz szkolenia adaptacyjnego i listu powitalnego, nowi pracownicy zapraszani są na szkolenie ukierunkowane na zasady postępowania. Pracownicy w ramach programu realizowali również szkolenie e-learningowe nt. „Ochrona środowiska”.

W 2017 roku program adaptacyjny „CARGO WITA” został rozszerzony o wsparcie dla pracowników. Utworzona strona intranetowa dedykowana w szczególności nowym pracownikom zawiera wszystkie niezbędne kontakty do kompetentnych osób z różnych obszarów.

W Zakładach realizowane są programy przygotowania zawodowego oparte na kwalifikacjach wymaganych od kandydatów. Dla tej grupy nowych pracowników opracowywany jest program przygotowania zawodowego obejmujący szkolenie praktyczne i teoretyczne. Powyższe szkolenia kończą się egzaminem praktycznym oraz teoretycznym. W celu systematycznego podnoszenia wiedzy zawodowej prowadzone są również szkolenia okresowe i doraźne.

Szkolenia i Rozwój

PKP CARGO S.A. dąży do uzyskania statusu organizacji uczącej się, zarządzania opartego na wiedzy i doświadczeniu oraz stosowania różnorodnych form rozwoju zawodowego, właściwych dla realizacji celów biznesowych.

W 2017 r. kontynuowano działania mające na celu rozwój zawodowy pracowników poprzez umożliwienie uczestnictwa w studiach podyplomowych, organizowanych we współpracy ze Związkiem Pracodawców Kolejowych, osadzonych w obszarze funkcjonowania spółek kolejowych. Ponadto kadra kierownicza uczestniczyła w zajęciach w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, organizowanych dla pracowników zatrudnionych w spółkach kolejowych. Ta forma wsparcia pracowników w rozwijaniu ich kompetencji cieszy się dużym uznaniem i zainteresowaniem wśród pracowników, dlatego też w kolejnym roku będziemy kontynuować współpracę z ZPK w tym zakresie.

Dodatkowo, widząc duże zainteresowanie pracowników oraz potrzebę organizacyjną, w 2017 roku uruchomiono kurs nauki języków obcych w formie zajęć indywidualnych oraz grupowych. W ramach kursu uczestnicy odbywali zajęcia z lektorem oraz otrzymali dostęp do dedykowanej platformy e-learningowej, dzięki której pracownicy mogli utrwalić pozyskane umiejętności. Kurs ten w 2017r. realizowany był w formie pilotażu, który po zakończeniu został pozytywnie oceniony. Dlatego też w kolejnym roku będziemy kontynuować działania rozwojowe polegające na nauce języków obcych rozszerzając kurs o kolejne grupy. W latach poprzednich wsparcie nauki języków obcych polegało na dofinansowaniu kosztów kursu, które ponosili pracownicy, zgodnie ze złożonymi Pracodawcy do rozpatrzenia wnioskami indywidualnymi.

W 2017 r. dbając o zapewnienie bezpiecznych warunków pracy, przeprowadzono szkolenia w zakresie BHP i pierwszej pomocy przedlekarskiej.

Kontynuowano także dzielenie się wiedzą w formie szkoleń e-learningowych, opracowywanych w całości przez pracowników Spółki.

Pracownicy Spółki uczestniczyli w szkoleniach specjalistycznych, zgodnie ze zgłaszanym potrzebami. W 2017 roku łączna liczba godzin szkoleniowych wyniosła 53 888 godzin. Zrealizowano 6 736 osoboszkoleń, tj. średnia liczba godzin na pracownika wyniosła ponad 3 godziny, w tym:

- 142 – liczba osoboszkoleń na stanowisku kierowniczym (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła ponad 2 godziny),
- 6 594 – liczba osoboszkoleń na stanowisku niekierowniczym (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 3,91 godz.), w tym 6 173 na stanowiskach robotniczych (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 3,73 godz.),
- 848 – liczba osoboszkoleń kobiet (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 1,53 godz.),
- 5 888 – liczba osoboszkoleń mężczyzn (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 3,74 godz.),

Do wyliczenia wskaźników wzięto pod uwagę:

- średnią liczbę godzin szkoleniowych na pracownika – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli pracownicy / całkowita liczba pracowników,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na pracownika zatrudnionego na stanowisku niekierowniczym – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli pracownicy zatrudnieni na stanowiskach nie kierowniczych / całkowita liczba pracowników zatrudnionych na stanowiskach niekierowniczych,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na pracownika zatrudnionego na stanowiskach robotniczych – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli pracownicy zatrudnieni na stanowiskach robotniczych / całkowita liczba pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na kobiety – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyły kobiety / całkowita liczba kobiet,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na mężczyzn – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli mężczyźni/całkowita liczba mężczyzn,
- czas jednego szkolenia 8 godzin,
- liczbę pracowników na stanowiskach kierowniczych – 560,
- liczbę pracowników na stanowiskach niekierowniczych – 16 483, w tym robotniczych – 13 238,
- liczbę kobiet – 4 432,
- liczbę mężczyzn – 12 611.

Dodatkowo PKP CARGO S.A. umożliwiło uzupełnienie wykształcenia pracownikom, partycypując w kosztach związanych z opłatą za naukę, z czego:

- 81% dotyczyło studiów wyższych, 19% studiów podyplomowych
- 90% pracowników korzystających z dofinansowania to pracownicy zatrudnieni na stanowiskach nie kierowniczych, w tym 19% to stanowiska robotnicze
- 54% pracowników korzystających z dofinansowania to mężczyźni, 46% kobiety.

Roczny system ocen pracowniczych

W Centrali PKP CARGO S.A. obowiązuje roczny system ocen pracowniczych, który ma na celu wspieranie procesów biznesowych poprzez kształtowanie optymalnych kompetencji personelu pozwalających na dostosowanie się do zmieniającej się sytuacji gospodarczej.

System ocen opiera się na dokładnie zdefiniowanych kompetencjach o kluczowym znaczeniu dla całej firmy, którymi powinien się charakteryzować pracownik. Ocena tych kompetencji, a w konsekwencji pozyskanie przez uczestników wiedzy na temat swoich mocnych i słabych stron, zbudowanie planów rozwojowych uwzględniających oczekiwania pracowników i firmy, były podstawą systemu ocen.

W 2018 roku PKP CARGO S.A. planuje aktualizację systemu ocen. Nowy system koncentruje się na budowaniu i kształtowaniu optymalnych kompetencji a wyniki oceny będą podstawą planowania rozwoju pracowników, szkoleń i innych decyzji kadrowych.

Działalność socjalna i świadczenia przejazdowe

W PKP CARGO S.A. tworzony jest Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych (ZFŚS) na zasadach wynikających z przepisów powszechnie obowiązujących i ZUZP. Działalność socjalną prowadzą odrębnie pracodawcy wchodzący w skład Spółki w oparciu o zakładowe regulaminy gospodarowania ZFŚS, uwzględniając lokalne potrzeby i preferencje załogi. Fundusz, stosownie do swoich możliwości, zaspokaja bytowe, socjalne i kulturalne potrzeby pracowników i byłych pracowników Spółki. W szczególności uprawnionymi do korzystania ze środków ZFŚS są pracownicy, emeryci i renciści oraz członkowie ich rodzin.

Decyzje o przyznaniu pomocy oraz jej wysokości podejmują komisje socjalne złożone z przedstawicieli pracodawców i zakładowych organizacji związkowych, kierując się kryteriami ustawowymi, tj. sytuacją życiową, rodzinną i materialną osób uprawnionych do korzystania z funduszu.

Środki ZFŚS przeznaczone są głównie na dofinansowanie wczasów, wczasów „pod gruszą”, wycieczek, kolonii, obozów, zimowisk, „zielonych szkół”, wycieczek szkolnych, krótkotrwałego wypoczynku, rajdów, zawodów sportowych, imprez kulturalno-oświatowych, pobytu dziecka w żłobku, klubie dziecięcym lub przedszkolu, a także kart sportowych, dzięki którym pracownicy mogą korzystać z różnych zajęć sportowo-rekreacyjnych. Udzielana jest również pomoc w formie zapomóg bytowych i losowych, którą mogą otrzymać osoby znajdujące się w szczególnie trudnej sytuacji życiowej. Uprawnieni mogą korzystać także z pożyczek na cele mieszkaniowe.

W roku 2017 dokonano odpisu na ZFŚS w Spółce dla 42 468 uprawnionych, w tym 17 223 pracowników oraz 25 245 emerytów i rencistów, a realizacja świadczeń kształtowała się w podobnych proporcjach jak w roku poprzednim.

Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabycia ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach uruchamianych na terenie kraju. Koszt nabycia ulgowej usługi transportowej w klasie drugiej dla pracowników jest w całości ponoszony przez pracodawcę. Uprawnienia są realizowane na podstawie Porozumienia w sprawie ulgowych usług transportowych pomiędzy ZPK a przewoźnikami realizującymi kolejowe przewozy pasażerskie z dnia 27 listopada 2013 r. oraz regulacji wewnętrznych Spółki.

W 2017 r. wykupiono łącznie 28 507 ww. uprawnień, w tym:

- dla pracowników – 13 429 (78%),
- dla członków rodzin pracowników – 2 283,
- dla emerytów i rencistów kolejowych – 12 795.

Kilkaset osób rocznie (322 wnioski w 2016 r., 265 wniosków w 2017 r.) decyduje się na zakup biletu międzynarodowego, który za symboliczną opłatą umożliwia podróżowanie po Europie i wybranych krajach Azji.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o.

W PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o. obowiązują zasady podnoszenia kwalifikacji pracowników określające procedury oraz uprawnienia pracowników związane z podnoszeniem kwalifikacji zawodowych. W ramach polityki rozwojowej pracowników realizowane są następujące formy podnoszenia kwalifikacji:

- studia licencjackie, magisterskie, podyplomowe,
- szkolenia,
- nauka języków obcych,
- inne formy podnoszenia kwalifikacji.

Działania skierowane w kierunku wzmocnienia kompetencji pracowniczych określają „Zasady przeprowadzania pracowniczych ocen okresowych”. Celem tych zasad jest również dostarczenie pracownikowi informacji o ocenie jego efektywności pracy z punktu widzenia aktualnych potrzeb i wymagań Spółki oraz jego udziału w realizacji strategii, wyznaczenie obszarów do dalszego rozwoju oraz celów na najbliższy okres oceny, planowanie rozwoju zawodowego i szkoleń pracowników oraz tworzenia planów sukcesji (kadry rezerwowej) oraz grup trendów wewnętrznych.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. od początku swojej działalności prowadzi bardzo transparentną politykę w zakresie spraw pracowniczych.

Spółka dba, by pracownicy byli traktowani zgodnie z obowiązującym prawem, na co dowodem są pozytywne wyniki kontroli prowadzonych przez Państwową Inspekcję Pracy, Urząd Transportu Kolejowego i Zakład Ubezpieczeń Społecznych.

Oprócz przestrzegania szczegółowych zapisów Kodeksu Pracy, Kodeksu Cywilnego i zasad BHP Spółka, po konsultacjach z PKP CARGO S.A., wdraża również własne polityki i regulaminy, bazujące na tych obowiązujących w Grupie Kapitałowej. Są one znane wszystkim pracownikom PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. i muszą się z nimi zapoznać wszyscy przyjmowani do pracy. Do takich dokumentów należą:

- Regulamin Pracy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- Procedury Zintegrowanego Systemu Zarządzania dotyczące zarządzania zasobami ludzkimi (np. dot. zatrudniania i szkolenia pracowników, kwestii doskonalenia zawodowego), bezpieczeństwa danych osobowych i BHP (np. procedury badania wypadków przy pracy, nadzorowania zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz chorób zawodowych, identyfikacji zagrożeń na stanowiskach pracy),
- Regulamin Organizacyjny PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- Regulamin wynagradzania pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- Regulamin premiowania pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.,
- Regulamin Bezpieczeństwa i Higieny Pracy dla pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.,
- Polityka bezpieczeństwa danych osobowych
- Regulamin Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- Regulaminy pracy poszczególnych jednostek organizacyjnych.

Szczególnie ważną rolę, w odniesieniu do zagadnień pracowniczych, spełnia Regulamin Pracy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. Określa on organizację i porządek pracy w Spółce jako Pracodawcy oraz związane z tym prawa i obowiązki Pracodawcy i Pracowników (bez względu na zajmowane przez nich stanowisko oraz podstawę nawiązania stosunku pracy). Regulamin ujmuje również zasady współżycia społecznego w Spółce. W sprawach nie uregulowanych ww. regulaminem mają zastosowanie obowiązujące przepisy prawa, a w szczególności Kodeks Pracy i przepisy wykonawcze wydane na jego podstawie. Regulamin Pracy szczegółowo opisuje obowiązki Pracodawcy i Pracowników, traktuje również o karach porządkowych za naruszenie podstawowych obowiązków pracowniczych oraz nagrodach i wyróżnieniach za wzorowe ich wypełnianie. Szeroko ujmuje tematykę czasu pracy, urlopów i zwolnień, ochronę pracy kobiet i młodocianych, a także kwestie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony przeciwpożarowej. O zmianach w regulaminach są informowani pracownicy przez swoich zwierzchników służbowych, a wszystkie obowiązujące dokumenty są dostępne do wglądu i publikowane w firmowym Intranecie.

Oprócz kwestii związanych z regulaminami pracy, transparentnością wynagrodzenia, szkoleń, doskonalenia zawodowego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. podejmuje również szereg dodatkowych inicjatyw, by być postrzeganą przez swoich pracowników jako przyjazne i otwarte miejsce pracy. Spółka działa na rzecz rozwijania pasji sportowych pracowników. Poprzez zorganizowanie wyjazdu szkoleniowego, zakup strojów sportowych i dofinansowanie startu

w branżowych zawodach wspiera zakładową drużynę narciarską, która od lat zajmuje wysokie miejsca w Otwartych Mistrzostwach Polski Kolarzy w Narciarstwie Alpejskim. Narciarze PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. zdobywają puchary zarówno w kategorii indywidualnej, jak i drużynowej oraz rodzinnej. W 2016 roku reprezentacja Spółki zdobyła trzy złote, dwie srebrne i dwie brązowe statuetki oraz 2. miejsce w kategorii drużynowej. W 2017 roku drużyna, wróciła z mistrzostw z dwoma złotymi, dwoma srebrnymi i dwoma brązowymi medalami, a wysoko punktowane miejsca w wielu kategoriach pozwoliły reprezentacji zająć 1. miejsce w kategorii drużynowej. Organizatorem Otwartych Mistrzostw Polski Kolarzy w Narciarstwie Alpejskim jest Stowarzyszenie Krzewienia Sportu, Turystyki i Kultury „Kolejarz”, organizacja działająca na rzecz pracowników i rodzin pracowników spółek zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych oraz rencistów i emerytów kolejowych, której celem jest promowanie, kultury fizycznej, sportu, turystyki oraz innych form czynnego wypoczynku i działalności kulturalnej m.in. poprzez organizowanie lub współorganizowanie wydarzeń sportowych. Oprócz wsparcia dla drużyny narciarskiej Spółka zakupiła również sprzęt sportowy dla pracownika, który w barwach klubu Silesia Skating osiąga sukcesy w dziedzinie wrotkarstwa szybkiego na długich dystansach.

Celem Spółki jest posiadanie wykwalifikowanej kadry, więc dofinansowuje doszkalanie pracowników, którzy chcą się doskonalić zawodowo i poszerzać swoje kwalifikacje, organizuje i finansuje szkolenia pracowników w ramach przeznaczonych na ten cel budżetów poszczególnych biur i zespołów.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. organizuje także tradycyjne spotkania Zarządu z pracownikami na koniec roku oraz edukuje i inspiruje pracowników poprzez wyjazdy szkoleniowe i szkoleniowo-integracyjne, zajęcia sportowe i pikniki dla rodzin pracowników.

Klientami PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. są głównie firmy z branży energetycznej i górniczej, działające w warunkach szczególnie niebezpiecznych, często zagrażających zdrowiu i życiu ich pracowników. Przy spółkach tych działają fundacje, które zajmują się osobami pokrzywdzonymi w pracy bądź ich rodzinami. Realizując kompleksową obsługę bocznic kolejowych, przy okazji kontaktów biznesowych, w tym też obchodów święta energetyków i górników, na które przedstawiciele spółki są zapraszani, niejednokrotnie pojawiały się prośby ze strony tych fundacji o wsparcie w formie darowizny. Widząc trudną sytuację fundacji oraz ich podopiecznych oraz dążąc do wypracowania systemowego podejścia do kwestii pomocy charytatywnej, Spółka bierze udział w rozmowach nad przyjęciem „Regulaminu finansowania przedsięwzięć społecznych w formie darowizny i sponsoringu w spółkach zależnych, wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO”.

CARGOTOR Sp. z o.o.

W CARGOTOR Sp. z o.o. tematykę relacji społecznych regulują także dokumenty i regulaminy odnoszące się do porządku i dyscypliny pracy, które określają zasady, obowiązki oraz uprawnienia wynikające z zatrudnienia oraz stanowiska zajmowanego w Spółce. Dokumentami tymi są m.in.: Regulamin Pracy, Polityka antymobbingowa. Regulamin organizacyjny.

AWT

Sprawy pracownicze opisane są głównie w Układzie Zbiorowym Pracy. Pracownicy mają również dostęp, za pośrednictwem intranetu i departamentu prawnego, do ogólnie dostępnych dokumentów obowiązujących w Czechach, tj. do Ustawy o zatrudnieniu, Ustawy o ochronie danych osobowych i Kodeksu Pracy.

Część zasad obowiązujących w AWT określa Kodeks Etyczny, który zawiera zasady postępowania pracowników spółki. Zasady te wynikają z wartości spółki oraz ogólnie przyjętych norm etycznych. Wszyscy pracownicy AWT muszą przestrzegać przepisów prawa państwa, w którym pracują, oraz regulacji wewnętrznych spółki. Mają oni obowiązek działania w sposób zgodny z wartościami AWT. Pracownicy muszą realizować swoje obowiązki z poszanowaniem wartości etycznych i moralnych oraz różnic kulturowych i tradycji państw i regionów, w których pracują.

Inne zasady, dotyczące ubioru, określone są w Zasadach dotyczących stroju. Zasady dotyczące stroju obowiązują wszystkich pracowników AWT wykonujących swoje obowiązki w biurach, którzy nie otrzymali wytycznych co do strojów roboczych.

Szerszy opis zasad spółki obowiązujących pracowników zawiera dokument pt. „Zasady zachowania i postępowania w AWT”. Ten dokument jest jednym z filarów organizacji. Określa on zasady zachowania pracowników, także poza organizacją i pomiędzy pracownikami. Ustanawia on istotne zasady profesjonalnego i prawidłowego podejścia pracowników do różnych niestandardowych sytuacji. Określa normy wzmacniające odpowiedzialność pracowników za podejmowane przez nich działania i za ich skutki.

Celem tego dokumentu jest dostarczenie pracownikom wskazówek, w jaki sposób mogą prawidłowo zachować się w określonych, trudnych etycznie lub skomplikowanych sytuacjach. W związku z tym nie da się pomylić tego dokumentu z innymi dokumentami przyjętymi w spółce, np. z wartościami, wizją, misją lub regulaminem pracy organizacji.

AWT gwarantuje doskonałą jakość swoich produktów i usług. Dąży do osiągnięcia najwyższych standardów osobistego i zawodowego postępowania, co pozwala pozyskiwać zaufanie klientów i spełniać ich wymagania. Sukces i reputacja AWT uzależnione są od pracowników spółki, od ich zachowania i tego, w jaki sposób rozwiązują oni problemy. W związku z tym niezwykle istotne jest ich zachowanie we wszystkich czynnościach związanych z działalnością AWT. Celem tego dokumentu jest objaśnienie w jaki sposób AWT postrzega moralne postępowanie, jakiego zachowania oczekuje od swoich pracowników i jakiego z kolei oni mogą oczekiwać od swojego pracodawcy. Zasady etyczne mają zastosowanie do wszystkich pracowników, niezależnie od ich statusu. Zasady te obowiązują wszystkich, a przestrzeganie ich jest monitorowane przez bezpośrednich zwierzchników, regularnie oceniających zachowanie poszczególnych pracowników. Niniejszy dokument w wielu miejscach opiera się na przepisach ustawowych.

Pracodawca reaguje na wszelkie możliwe naruszenia tych przepisów, biorąc pod uwagę charakter i wagę naruszenia, przepisy prawa pracy oraz regulacje wewnętrzne. AWT zachęca swoich pracowników do podejmowania inicjatywy i zgłaszania do przełożonych ewentualnych naruszeń tych postanowień, jeżeli zetkną się z nimi przy wykonywaniu swoich obowiązków. W takich sytuacjach pracownicy nie powinni pozostawać pasywni lub obojętni. AWT zobowiązuje się zachować pełną dyskrecję i gwarantuje anonimowość pracownika zgłaszającego naruszenie. Inne sposoby obsługi skarg, zgłoszeń i sugestii opisane są w Zarządzeniu 22/2002 Q „Kontrola”. Nieuzasadnione skargi nie są mile widziane i nie będą rozpatrywane. Niniejsza broszura została podzielona na 15 tematów, które są następnie omawiane bardziej szczegółowo. Siedem pierwszych tematów dotyczy zasad postępowania AWT wobec interesariuszy, tj. pracowników, klientów, właścicieli (akcjonariuszy, inwestorów itp.), dostawców i otoczenia społecznego (odpowiedzialność korporacyjna). Pozostałe tematy dotyczą standardów moralnych w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi, głównie w zakresie uczciwego i sprawiedliwego podejścia do pracowników. Pracownicy zapoznają się z treścią tych wytycznych podczas regularnych spotkań w obszarach operacyjnych, sekcjach, pionach, departamentach itp.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Podstawowym wyrazem polityki stosowanej w obszarze pracowniczym jest przyjęcie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, jako podstawowego aktu regulującego zagadnienie wynagradzania pracy pracowników. Układ reguluje kompleksowo zagadnienia związane z ustalaniem wynagrodzenia, nagród jubileuszowych, odpraw emerytalnych i wszelkich innych świadczeń pracowniczych. Ponadto w spółce funkcjonuje Regulamin Pracy oraz szczegółowe regulacje związane z premiowaniem.

Odnotować również należy powołanie w Spółce Komisji Antymobbingowej, która stanowi wyraz proaktywnej postawy pracodawcy w zwalczaniu tego rodzaju patologii stosunków pracowniczych, którą są zjawiska mobbingu.

W rezultacie stosowania takich polityk minimalizowane są wszelkie konflikty związane ze stosunkami prawnopracowniczymi.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do środowiska naturalnego

Przyjęta przez Grupę polityka środowiskowa jest spójnym elementem Polityki PKP CARGO S.A. w zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania (ZSZ) i obejmuje:

- ochronę środowiska naturalnego poprzez promocję i realizację ekologicznej formy transportu i zapobieganie zanieczyszczeniom,
- racjonalne użytkowanie surowców, materiałów i energii i wody zgodnie z wymaganiami prawnymi zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju,
- podnoszenie świadomości pracowników w zakresie odpowiedzialności za jakość środowiska naturalnego



Rezultat stosowania tych polityk to:

- prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów przy użyciu taboru spełniającego wymogi środowiskowe;
- inwestycje w zakupy nowego taboru i modernizacje taboru użytkowanego, jak też w zaplecze utrzymaniowe i naprawcze oraz w jego wyposażenie do diagnostyki taboru, co skutkuje wysokimi standardami utrzymania taboru i ochroną środowiska przed ewentualnymi skutkami awarii i wypadków taboru;
- zgodność prowadzonych działań z obowiązującymi przepisami prawnymi- adekwatnie do potrzeb aktualizowane są lub uzyskiwane decyzje na gospodarcze korzystanie ze środowiska, zgodność z przepisami zewnętrznymi i wewnętrznymi wytycznymi sprawdzana jest podczas audytów oraz kontroli wewnętrznych i zewnętrznych;
- minimalizacja wpływu na środowisko naturalne, ograniczanie ilości emitowanych do środowiska substancji i zanieczyszczeń - co roku tworzony jest program działań środowiskowych, realizacja którego przynosi efekty w postaci zmniejszania wskaźników zużycia paliwa trakcyjnego, energii elektrycznej i zużycia wody; działamy także w kierunku podwyższenia efektywności energetycznej naszych instalacji, sukcesywnie likwidujemy stare kotłownie węglowe zmieniając je na źródła oparte na oleju i gazie lub na nowoczesne kotłownie na paliwa stałe;
- świadomość ekologiczna naszych pracowników każdego roku rośnie - pracownicy są regularnie szkoleni w zakresie adekwatnym do zagrożeń środowiskowych, z jakimi mają do czynienia na swoich stanowiskach pracy (elementy ochrony środowiska pracowników odpowiedzialnych za wykonywanie zadań związanych z przewozem towarów, nadzorem i utrzymaniem instalacji powodujących emisje do środowiska oraz gospodarką odpadami; kadra zajmująca się sprawami ochrony środowiska uczestniczy w szkoleniach specjalistycznych z prawa ochrony środowiska)

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. wprowadziło Politykę środowiskową oraz procedury i instrukcje w zakresie ochrony środowiska m. in.:

- P01_Ś „Postępowanie z odpadami”
- P02_Ś „Identyfikacja i dostęp do wymagań prawnych i innych dotyczących ochrony środowiska oraz ocena zgodności”
- P03_Ś „Identyfikacja i ocena aspektów środowiskowych”
- P04_Ś „Monitorowanie i pomiary środowiskowe”
- P05_Ś „Wyznaczanie celów i planowanie działań”
- P06_Ś „Ocena ryzyka środowiskowego”
- P07_Ś „Gotowość i reagowanie na zagrożenia i awarie środowiskowe”
- P08_Ś „Sterowanie operacyjne związane ze znaczącymi aspektami środowiskowymi”
- INS01_Ś „Instrukcja postępowania na wypadek awarii pojazdów oraz maszyn/urządzeń”
- INS02_Ś „Instrukcja rozliczania zużycia paliw przez jednostki sprzętowe pracujące na Terminalach”
- INS03_Ś „Instalacje i urządzenia eksploatowane przez spółkę”
- INS04_Ś „Zasady środowiskowe dla podwykonawców / dostawców usług”

Polityka środowiskowa PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. stanowi integralną część ogólnego systemu zarządzania firmą. Główne założenia polityki środowiskowej to:

- przestrzeganie wszystkich istotnych dla środowiska wymagań prawnych
- systematyczna identyfikacja zagrożeń oraz istotnych aspektów środowiskowych,
- eliminowanie bądź minimalizowanie wystąpienia zagrożeń dla środowiska naturalnego
- racjonalne wykorzystanie i oszczędzanie wody, energii i paliw
- ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery
- proekologiczna gospodarka odpadami zgodna z wymaganiami prawa ochrony środowiska
- zwiększenie świadomości ekologicznej pracowników poprzez odpowiednie informowanie i szkolenie.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. reagując na zmiany w przepisach prawnych w zakresie ochrony środowiska, dokonuje przeglądu i aktualizacji wymagań prawnych i innych.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. sporządza ustawowo wymagane informacje, sprawozdania, raporty do odpowiednich organów z tytułu korzystania ze środowiska naturalne m. in.

- Raporty do Krajowej bazy o emisjach gazów cieplarnianych i innych substancji (KOBIZE),
- Informacje o rodzajach i ilościach odpadów oraz o sposobach ich zagospodarowania nimi oraz o instalacjach i urządzeniach służących do odzysku i unieszkodliwiania tych odpadów,
- Informacje o wyrobach zawierających azbest,
- Przekazanie wyników pomiarów ilości i jakości ścieków wprowadzanych do wód lub do ziemi oraz inne badania,
- Zbiorcze zestawienia informacji o zakresie korzystania ze środowiska oraz wysokości należnych opłat.

Pozostałe spółki z Grupy nie posiadają szczególnych, wewnętrznych zasad dotyczących ochrony środowiska. Spółki stosują ogólnie obowiązujące zasady, łącznie z rocznym raportowaniem dotyczącym zużytych materiałów, paliw stałych i płynnych.

AWT

Zasady dotyczące środowiska naturalnego są określone w zarządzeniu pt. „Kwestie środowiskowe i energetyczne”. Zarządzenie to określa procedurę identyfikacji, rejestracji, oceny istotności oraz aktualizacji kwestii środowiskowych i energetycznych oraz zachowania ciągłości przy ustalaniu celów i programów środowiskowych (w systemie zarządzania kwestiami środowiskowymi, EMS) oraz przy ustalaniu celów energetycznych i planów działania (w ramach zarządzania kwestiami energetycznymi).

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Spółka stosuje polityki mające na celu intensyfikację działań ukierunkowanych na implementację procedur regulujących zagadnienia związane z szeroko pojmowaną ochroną środowiska. Oprócz powołania stanowiska Głównego Specjalisty ds. Ochrony Środowiska, w Spółce wdrożono liczne regulacje w omawianym zakresie, w tym: procedurę gospodarowania złomem, procedurę postępowania z odpadami, warunki sprzedaży żużlu, warunki sprzedaży drewna opadowego.

Skuteczność stosowania wyżej wskazanych polityk jest potwierdzona brakiem jakichkolwiek sankcji czy skarg w obszarze naruszania regulacji ochrony środowiska.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do poszanowania praw człowieka

Przestrzeganie praw człowieka w Polsce jest zapisane w polskiej konstytucji i dodatkowo chronione przez ratyfikowane traktaty międzynarodowe. Takie prawa człowieka jak równość bez względu na płeć, zakaz dyskryminacji, wolność i nietykalność osobista, prawo do prywatności i ochrony danych osobowych oraz wolność zrzeszania się i wolność poglądów, stanowią punkt odniesienia dla polskiego prawa, w tym prawa pracy, i są podstawą działań związanych z obszarem pracowniczym także w Grupie PKP CARGO.

PKP CARGO S.A.

Mając na uwadze ustawowy obowiązek przeciwdziałania mobbingowi wynikający z Kodeksu pracy, jak również dostrzegając potrzebę zwalczania wszelkich praktyk dyskryminacyjnych, przestrzegania zasad etyki przez każdego pracownika oraz kształtowania właściwych stosunków międzyludzkich w środowisku pracy, w PKP CARGO S.A. wprowadzone zostały zasady przeciwdziałania mobbingowi.

W oparciu o regulację wewnętrzną wdrożono szereg działań o charakterze organizacyjnym, prawnym, informacyjnym i kulturowym, stwarzając podstawy wewnętrznej polityki antymobbingowej realizowanej w Spółce.

Obowiązek przeciwdziałania mobbingowi został zamieszczony w regulaminach pracy obowiązujących u pracodawców wchodzących w skład PKP CARGO S.A. W każdym zakładzie i Centrali zostały powołane Komisje Antymobbingowe oraz Mężowie Zaufania, tworząc tym samym warunki do nieskrępowanego, z zachowaniem zasady poufności, złożenia skargi przez każdego pracownika, który uważa, że jest mobbingowany, bądź zauważył przejawy mobbingu, a następnie sprawnego, obiektywnego rozpatrzenia każdego zgłoszonego przypadku wraz z wyciągnięciem odpowiednich wniosków.

Niezależnie od ciągłego doskonalenia przyjętych w Spółce procedur antymobbingowych, szczególny nacisk w toku realizowanej polityki przeciwdziałania mobbingowi kładziony jest na działania zapobiegawcze, zwłaszcza w sferze edukacyjno-informacyjnej, polegające na poszerzeniu wiedzy o zjawisku mobbingu oraz podnoszeniu świadomości załogi w szerszym aspekcie, uwzględniającym preferowane w firmie postawy etyczne, kulturę organizacji czy umiejętności rozwiązywania konfliktów.

Temu celowi służą m. in.:

- szkolenia pracowników ze szczególnym uwzględnieniem stanowisk kierowniczych,
- udostępnianie pracownikom materiałów informacyjnych na temat mobbingu przy pomocy strony intranetowej,
- sygnalizowanie zagrożenia ochrony przed mobbingiem u pracodawcy w trakcie szkoleń z zakresu bhp,
- udostępnienie adresu e-mail do zgłaszania przypadków mobbingu.

W zależności od oceny skuteczności stosowanych w Spółce rozwiązań oraz bieżących potrzeb metody zwalczania przejawów mobbingu oraz stosowane w tym zakresie środki profilaktyczne są stale rozwijane.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

W ramach budowania długofalowej polityki zarządzania podwykonawcami, przyjęto do stosowania w PKP CARGO CONNECT SP. z o.o. Kodeks Postępowania z Dostawcami.

Kodeks ustanawia minimalne standardy postępowania dla dostawców i podwykonawców prowadzących działalność na rzecz spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. W niniejszym Kodeksie określono kluczowe wartości, jakimi kieruje się spółka we współpracy z podwykonawcami.

Ma to służyć:

- utrwaleniu pozytywnego wizerunku PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. jako firmy z sektora TSL,
- postrzegania Spółki jako firmy dbającej o standardy w relacjach z klientami i podwykonawcami,
- weryfikacji i ocenie przewoźników zgodnie z procedurami ZSZ,
- identyfikacji i zarządzania ryzykiem związanym ze społecznymi, środowiskowymi i etycznymi czynnikami;

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Społeczne prawa człowieka, do których należą prawo do ochrony socjalnej i prawa pracownicze, w tym zakaz dyskryminacji w zatrudnieniu, prawo do godziwych warunków pracy oraz godziwego i równego wynagrodzenia za pracę równej wartości, a także prawo do organizowania się i strajku, są podstawą wspomnianych wcześniej regulaminów i procedur obowiązujących w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. Zintegrowany System Zarządzania w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. gwarantuje ścisłe przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwo danych osobowych pracowników, a regulaminy i procedury jasno określają prawa pracowników i ich obowiązki. Chronią również ich interesy, zapewniając równość i zakaz dyskryminacji.

Opisywany już Regulamin Pracy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. czyni pracodawcę odpowiedzialnym m.in. za:

- zapewnienie pracownikom pracy zgodnie z treścią zawartych umów,
- terminowe wypłacanie wynagrodzeń,
- zapewnienie bezpiecznych i higienicznych warunków pracy,
- organizowanie pracy w sposób zmniejszający jej uciążliwość,
- ułatwianie pracownikom podnoszenia kwalifikacji zawodowych,
- zaspokajanie, bytowych oraz socjalnych i kulturalnych potrzeb pracowników – w miarę posiadanych środków,
- przeciwdziałanie dyskryminacji w zatrudnieniu, szczególnie ze względu na płeć, wiek, rasę, religię, narodowość, przekonania polityczne, orientację seksualną, przynależność związkową, rodzaj zatrudniania (czas określony lub nieokreślony oraz wymiar czasu pracy),
- przeciwdziałanie mobbingowi,
- stosowanie obiektywnych i sprawiedliwych kryteriów oceny pracowników oraz wyników ich pracy,
- ochronę akt osobowych pracowników,
- wpływanie na kształtowanie w zakładzie pracy zasad współżycia społecznego.

Oprócz Regulaminu Pracy, Regulaminu Wynagradzania Pracowników, Regulaminu Premiowania, Regulaminu Funduszu Świadczeń Socjalnych czy Regulaminu Bezpieczeństwa i Higieny Pracy obowiązują w Spółce również inne rozporządzenia i dokumenty chroniące interesy pracowników jak np.:

- „Zasady prowadzenia postępowań wyjaśniających, dotyczących naruszenia obowiązków przez pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”
- Regulamin podnoszenia kwalifikacji zawodowych dla pracowników PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- „Procedura Antymobbingowa i Antydyskryminacyjna”, powołana została również stała Komisja ds. rozwiązywania konfliktów zgodnie z „Procedurą Antymobbingową i Antydyskryminacyjną”.

Szczególnie ważna w temacie praw człowieka jest kwestia otwartego dialogu z pracownikami i umożliwienie im zabierania głosu w sprawach firmy. Pracownicy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. biorą aktywny udział w budowaniu kultury Spółki i wzmocnieniu jej pozycji na rynku, są jej siłą napędową. Jako jedna z najważniejszych grup interesariuszy Spółki są motywowani do wychodzenia z inicjatywą, proponowania nowych, lepszych rozwiązań, podnoszenia własnych kwalifikacji. Za wzorowe wypełnianie obowiązków, przejawianie inicjatywy w pracy i podnoszenie jej jakości, zgodnie z Regulaminem Pracy, mogą uzyskać nagrody i wyróżnienia.

Otwarty dialog i pozytywne relacje między Spółką a jej pracownikami należą do filarów Polityki Biznesu Społecznie Odpowiedzialnego, którą PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. planuje wdrożyć pod koniec pierwszego kwartału 2018 r.

Pracownicy PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. nierzadko są wybierani na kierownicze stanowiska w swoich związkach. Zgodnie z obowiązującym prawem na czas wykonywania prac statutowych są zwolnieni z obowiązku świadczenia pracy z zachowaniem prawa do wynagrodzenia. Spółka aktywnie współpracuje ze związkami zawodowymi, negocjując z nimi kwestie wdrożenia regulaminów pracowniczych np. Regulaminu Wynagradzania czy Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych.

Biorąc pod uwagę jak ważny dla spółki jest dialog społeczny, PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. na mocy Uchwały Zarządu, Spółka przystąpiła do Związku Pracodawców Kolejowych (ZPK). Organizacja ta, zrzeszająca obecnie 30 spółek kolejowych, ma na celu ochronę praw i reprezentowanie interesów zrzeszonych członków wobec związków zawodowych, organów władzy i administracji państwowej oraz organów samorządu terytorialnego. Przynależność do Związku umożliwia Spółce skorzystania ze wsparcia organizacji podczas ewentualnych negocjacji ze związkami zawodowymi czy też postępowań mediacyjnych. ZPK wspiera również pracodawców poprzez organizowanie doradztwa prawnego, ekonomicznego i organizacyjnego oraz dba o rozwój kompetencji pracowników. Mieli o tym okazję się przekonać między innymi wybrani przedstawiciele kadry menadżerskiej PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., kształcący się na podyplomowych studiach MBA dofinansowywanych przez ZPK. Wobec funkcjonujących w Grupie PKP CARGO procedur oraz zapewnionej bieżącej kontroli menadżerskiej, istotne ryzyko w obszarze polityki poszanowania praw człowieka w spółkach Grupy nie występuje.

AWT

Kwestie związane z poszanowaniem praw człowieka opisane są w dokumencie pt. „Zasady zachowania i postępowania w AWT”, o którym mowa w punkcie odnoszącym się do polityk stosowanych przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do zagadnień pracowniczych.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Działalność Spółki odbywa się z poszanowaniem wszystkich praw człowieka. Spółka prowadzi bieżący nadzór nad zapewnieniem zgodności obowiązujących regulacji i procedur z całym katalogiem praw człowieka zawartym w Konstytucji i właściwych regulacjach międzynarodowych. Funkcjonująca Komisja ds. Compliance prowadzi szczegółowe analizy wewnętrznych procedur w celu wyeliminowania ryzyka naruszania praw człowieka w bieżącej działalności Spółki.

W rezultacie opisanych wyżej polityk stosowanych w Spółce udało się skutecznie przeciwdziałać ryzykom zaistnienia zjawisk naruszania praw człowieka.

Polityka stosowana przez Grupę PKP CARGO w odniesieniu do przeciwdziałania korupcji i łapownictwu

PKP CARGO S.A.

Z dniem 01.01.2018 r. weszła w życie Decyzja Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 31.10.2017r. Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi w Spółce PKP CARGO S.A. Niniejsza procedura reguluje:

- sposób zgłaszania przypadków korupcji lub podejrzenia korupcji;
- rejestrowanie zdarzeń korupcyjnych;
- postępowanie ze stwierdzonymi przypadkami korupcji;
- postępowanie wobec osób zgłaszających przypadki korupcji;
- informowanie Zarządu o przypadkach korupcji;
- zgłaszanie przypadków korupcji organom ścigania oraz współpraca z tymi organami;
- analizowanie przypadków korupcji;
- zapobieganie ponownemu występowaniu przypadków korupcji;
- współpracę z otoczeniem, partnerami, kontrahentami i instytucjami administracji;
- współpraca z komórkami wewnętrznymi PKP CARGO S.A.

Procedura obowiązuje wszystkich pracowników Spółki PKP CARGO S. A., jak również osoby wchodzące w skład Zarządu. Ponadto procedura reguluje status Sygnalisty, jak również politykę przyjmowania i wręczenia prezentów.

Realizacją polityki antykorupcyjnej jest Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi spółce PKP CARGO S.A.

Spółka PKP CARGO S.A. dostrzega pozytywne skutki działalności sygnalistów. Tym samym władze Spółki zdecydowały się na wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych na potrzeby zgłaszania nieprawidłowości, dając pracownikowi możliwość zadecydowania w jaki sposób chce zgłosić zjawisko o charakterze korupcyjnym. To pracownik podejmuje decyzję czy zgłoszenie takie powinno być anonimowe czy imienne, zanim podejmie taką decyzję winien zapoznać się z korzyściami jakie dają mu obie formy. Dla pracodawcy każde zgłoszenie jest ważne, gdyż wskazuje na możliwość zaistnienia nieprawidłowości, które należy jak najszybciej skorygować za pośrednictwem odpowiednich narzędzi.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. dba o to, by swoją działalność prowadzić w sposób uczciwy, zgodny z prawem i obowiązującymi przepisami. Przyjęty kodeks postępowania etycznego ma posłużyć utrzymaniu zaufania Klientów, Pracowników oraz organów administracji państwowej i opinii publicznej.

Kodeks składa się z dwóch części:

- określa zasady prowadzenia działalności gospodarczej
- określa zasady praw człowieka i sprawiedliwości społecznej

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. respektuje prawo i przepisy obowiązujące przy realizacji usług, wykazuje i realizuje swoje przywiązanie do odpowiedzialności korporacyjnej w zasadach, decyzjach i działaniach a także wciela zasady kodeksu w kluczowych procesach.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. nie posiada jednego dokumentu, który można określić mianem „procedury antykorupcyjnej”. O działaniu PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. zgodnie z obowiązującym prawem świadczą posiadane certyfikaty i licencje, wyniki przeprowadzanych kontroli (w tym kontroli zakupów) oraz wyniki działań sprawozdawczych prowadzonych przez zakładowe Biuro Kontrolingu na potrzeby spółki dominującej czyli PKP CARGO S.A.

W Spółce obowiązują jednak liczne regulaminy, polityki, procedury i uchwalone zasady postępowania, które działają na rzecz przeciwdziałania nieuczciwym praktykom.

Należą do nich m.in.

W obszarze organizacyjnym i nadzoru:

- Akt Założycielski i Regulamin Organizacyjny Spółki
- Regulamin Rady Nadzorczej PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- Regulamin Zarządu PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.

W obszarze zamówień:

- „Regulamin udzielania zamówień w Spółce PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”
- „Zasady organizacji postępowań o udzielenie zamówień w Spółce PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”
- Instrukcja Zakupowa PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
- Wszelkie działania mające na celu weryfikację obecnych i potencjalnych klientów

W obszarze inwestycji i finansów:

- Badanie Sprawozdania Finansowego Spółki przez niezależnego audytora
- „Polityka zarządzania płynnością w Grupie PKP CARGO”, „Polityka zarządzania ryzykiem finansowym”, „Polityka zarządzania należnościami” oraz „Regulamin użytkowania służbowych kart płatniczych”
- „Procedura sporządzania dokumentacji transakcji pomiędzy podmiotami powiązаныmi w Grupie PKP” oraz „Polityka Cen Transferowych w Grupie PKP”
- „Zasady przyjmowania i monitorowania Planów Inwestycji oraz Projektów kosztowych w Grupie PKP CARGO”
- Przepisy wewnętrzne dotyczące wypełniania obowiązków informacyjnych przez PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., wynikających z posiadania statusu spółki publicznej przez PKP CARGO S.A.
- „Polityka zarządzania projektami w Grupie PKP CARGO”

W obszarze pracowniczym:

- Regulamin Wynagradzania Pracowników i Regulamin Premiowania
- Zarządzenie w sprawie warunków i sposobu dokonywania badań na zawartość alkoholu i obecność narkotyków w organizmie pracowników
- System e-kolej-CS

W obszarze floty samochodowej i taboru kolejowego:

- „Polityka flotowa” oraz „Regulamin korzystania z samochodów służbowych w PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.”
- Uruchomienie pilotażu systemu kontroli zużycia paliwa

W pozostałych spółkach z Grupy PKP CARGO z racji wieloetapowego procesu decyzyjnego, ryzyko wystąpienia korupcji jest w istotny sposób ograniczone.

AWT

Kwestie korupcji są wyjaśnione w „Zasadach prowadzenia negocjacji z podmiotami zewnętrznymi”. Zasady obejmują takie sprawy jak: przestrzeganie obowiązujących przepisów prawa (polityka konkurencji i antymonopolowa, łapówki dla urzędników państwowych), konflikty interesów (interes własny pracownika, przyjmowanie prezentów i korzyści) oraz uczciwość relacji (relacje z klientami, oferowanie prezentów i rozrywki, relacje z dostawcami).

PKP CARGOTABOR SP. Z O.O.

Powołano stanowisko ds. kontroli wewnętrznej, którego celem jest wykrywanie i przeciwdziałanie potencjalnym i zaistniałym ryzykom w omawianym obszarze. Ponadto Spółka przywiązuje dużą wagę do współpracy z wszystkimi właściwymi organami państwowymi powołanymi do ścigania tego zjawiska. W rezultacie brak jest sygnałów wskazujących na występowanie zjawiska korupcji w Spółce.

10.1.4 Procedury należytej staranności

Grupa dokłada należytej staranności aby wzmocnić jej wizerunek na rynku, jako kompetentnej i rzetelnej, a zarazem wskazuje na jej sprawne dostosowanie do zmieniających się wymagań, zmian prawa oraz nowych tendencji jeśli chodzi o narzędzia biznesowe. Wdrażane procedury służą do identyfikacji zagrożeń, jak również umożliwiają podjęcie odpowiednich działań w przypadku wystąpienia potencjalnych nieprawidłowości. Wspólnie z naszymi Klientami i Partnerami Biznesowymi chcemy budować trwałe relacje oparte na uczciwości, przejrzystości i profesjonalizmie w działaniu.

W spółkach Grupy nie funkcjonuje dokument pod nazwą „procedury należytej staranności”, ale większość spółek z Grupy PKP CARGO podejmuje szereg działań mających na celu weryfikację swoich klientów i potencjalnych klientów:

- Sprawdzenie danych rejestrowych (KRS, NIP, REGON, CEIDG) połączone z archiwizacją dokumentów rejestrowych dla celów dowodowych
- Sprawdzenie statusu czynnego podatnika VAT na Portalu Podatkowym Ministerstwa Finansów
- Sprawdzenie wiarygodności kontrahentów w Krajowym Rejestrze Długów (KRD)
- Ocena wiarygodności finansowej na podstawie danych w bazach PKP CARGO S.A.
- Sprawdzanie wiarygodności kontrahentów, zgodnie z procedurami prowadzenia postępowań przetargowych - „Regulaminu udzielania zamówień w Spółce PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.” oraz „Zasad organizacji postępowań o udzielenie zamówień w Spółce PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.” (uzyskanie zaświadczenia o niezaleganiu w podatkach i płatnościach ZUS oraz o niekaralności członków zarządu podmiotu, z którym może dojść do współpracy)
- Weryfikowanie upoważnień i pełnomocnictw osób reprezentujących kontrahenta (jeśli charakter umocowania nie wynika z KRS)
- Sprawdzenie odpowiednich uprawnień, zezwoleń, certyfikatów (jeśli są wymagane)
- Sprawdzanie referencji
- Zgodnie z regulaminami i instrukcją zakupową po wykonaniu zamówienia sporządzana jest karta oceny końcowej wykonawcy

Grupa PKP CARGO prowadzi odpowiedzialną politykę w zakresie ochrony środowiska i dokłada należytej staranności, aby prowadzona przez nią działalność była zgodna z wymogami prawnymi i wewnętrznymi zobowiązaniami.

Ryzyko w ochronie środowiska jest oceniane i ustalono sposoby jego ograniczania. Ustanowiono sposoby zapobiegania niekorzystnym wpływom na środowisko, zasady prawidłowej eksploatacji urządzeń ochrony środowiska oraz sprawne procedury awaryjne.

Sprawy ochrony środowiska zostały powierzone pracownikom kompetentnym dzięki wykształceniu, przeszkoleniu i doświadczeniu. Pracownicy pionu ochrony środowiska zostali wyposażeni w specjalistyczny program (Centralny System Informacji o Środowisku; ATMOTERM S.A.) do gromadzenia danych o zakresie korzystania ze środowiska, naliczania opłat za gospodarcze korzystanie ze środowiska oraz raportowania zgodnie z obowiązującymi wymogami prawa oraz w serwis internetowy stanowiący zbiór aktualnych informacji z zakresu prawa ochrony środowiska. Dzięki umiejętnościom i narzędziom jakie posiadają pracownicy, możliwa jest regularna analiza danych środowiskowych pod kątem prawidłowości działania systemu i reagowanie w sytuacjach wymagających podjęcia działań.

Pracownicy nie związani z pionem ochrony środowiska, otrzymują jasne wytyczne i procedury postępowania chroniącego środowisko (szkolenia, instrukcje, regulaminy itp.) oraz mają dostęp do informacji o obowiązujących przepisach i wpływie na środowisko. Prawidłowość stosowania ustalonych w ochronie środowiska zasad oraz realizacji wytycznych decyzji i zezwoleń, jest sprawdzana w toku kontroli i audytów prowadzonych na terenie działania poszczególnych zakładów.

W odniesieniu do kwestii społecznych, pracowniczych oraz poszanowania praw człowieka, Grupa PKP CARGO nie przyjęła sformalizowanego dokumentu polityk, natomiast stosuje praktyki i regulacje opisane w punkcie dotyczącym polityk stosowanych przez Grupę PKP CARGO.

10.1.5 Ryzyka związane z działalnością Grupy i zarządzanie tymi ryzykami

W odniesieniu do polityki społecznej, w świetle obowiązującej od 2017 roku polityki udzielania wsparć finansowych (tożsamy z zasadami obowiązującymi w PKP CARGO S.A.), ryzyko jest weryfikowane wieloetapowo, co znacznie mniejsza możliwość nieprawidłowości.

Wobec funkcjonujących w Grupie procedur oraz zapewnionej bieżącej kontroli menedżerskiej, istotne ryzyko w obszarze polityki pracowniczej czy polityki poszanowania praw człowieka nie występuje. W odniesieniu do polityki przeciwdziałania korupcji, z racji wieloetapowego procesu decyzyjnego, ryzyko wystąpienia korupcji jest w istotny sposób ograniczone.

W 2017 r. Zarząd PKP CARGO S.A. przyjął Uchwałę o wprowadzeniu do stosowania Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A. Na mocy tej uchwały połączone zostały dwa, działające dotychczas odrębnie systemy zarządzania ryzykiem: system zarządzania ryzykiem biznesowym oraz system związany z bezpieczeństwem informacji, wynikający z normy ISO 27001. Biuro Kontroli Wewnętrznej i Audytu wraz z Biurem Bezpieczeństwa zostały zobowiązane do sprawowania nadzoru nad wdrożeniem i realizacją postanowień Polityki.

Proces zarządzania ryzykiem przenika przez całą organizację i każdy, w miarę swoich możliwości, zarządza ryzykiem. Poszczególne role jednak się zmieniają się wraz z hierarchią w Grupie.

Podstawowym zadaniem Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO (KARN) jest badanie prawidłowości i efektywności wykonywania wewnętrznych kontroli finansowych w Spółce i Grupie Kapitałowej Spółki, a także monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej, audytu wewnętrznego oraz zarządzania ryzykiem. KARN dokonuje oceny systemu zarządzania ryzykiem.

Zarząd PKP CARGO S.A. odpowiada za zarządzanie ryzykiem w oparciu o przyjętą strategię Grupy PKP CARGO, a przede wszystkim wyznacza kierunki rozwoju Grupy oraz podejmuje decyzje dotyczące planów postępowania z ryzykiem.

Dyrektor Zakładu bądź Biura jest odpowiedzialny za zarządzanie ryzykiem w podlegającym mu obszarze. Odpowiedzialnością jest zidentyfikowanie ryzyk pojawiających się w jego działalności, przeanalizowanie ich i dokonanie oceny, a następnie porównanie z oczekiwanym wynikiem. W zależności od uzyskanych wyników porównania, podejmowane są różne działania zmierzające bądź do zachowania status quo, bądź do zmniejszenia poziomu ryzyka. Pracownicy Grupy PKP CARGO są zobowiązani do przestrzegania postanowień Polityki w zakresie swoich kompetencji.

W Polityce wyznaczony został Lider Ryzyka – osoba, której zadaniem jest koordynowanie wszystkich spraw związanych z zarządzaniem ryzykiem, gromadzenie informacji, ich analiza, a następnie raportowanie Zarządowi i KARN.

Ryzyka, które z punktu widzenia Grupy są szczególnie istotne, poddane zostały szczególnemu monitoringowi. W odniesieniu do ryzyk wskazanych przez Członków Zarządu zaprojektowane zostały wskaźniki, które obrazują poziom ryzyka. Raz w miesiącu Zarząd PKP CARGO otrzymuje raport, w którym wskazane są poziomy wskaźników (neutralny, alarmowy i katastroficzny),

tendencja panująca w danym wskaźniku oraz informacja na temat przyczyn zaistniałych odchyleń oraz działań podejmowanych przez właścicieli ryzyka w związku z odchyleniami.

Wskaźniki w większości przypadków mają charakter ilościowy i przedstawiają informację, która jest weryfikowalna i bez ponoszenia nadmiernych kosztów, wygenerowana z systemów informatycznych PKP CARGO. Zarząd PKP CARGO ma możliwość zmiany monitorowanych wskaźników w zależności od swoich potrzeb informacyjnych.

Polityka została opracowana w oparciu o postanowienia normy ISO 31000 „Zarządzanie ryzykiem”.

Proces oceny ryzyka odbywa się co najmniej raz w roku, w ramach prowadzonej samooceny. W jej trakcie właściciele ryzyk identyfikują ryzyka w swoim obszarze oraz aktywa informacyjne, w odniesieniu do ryzyk związanych z bezpieczeństwem informacji oraz planują działania zmierzające do obniżenia poziomu ryzyka w przypadku, gdy poziom ryzyka jest nieakceptowalny. W przypadku, gdy zaistnieją okoliczności istotnie wpływające na poziom ryzyka, właściciel ryzyka powinien dokonać samooceny przed upływem roku.

Proces oceny odbywa się w trzech etapach: rozpoczyna się identyfikacją ryzyka, następnie ryzyko jest analizowane, a otrzymane wyniki porównywane są z oczekiwaniami i od tego zależy dalsze postępowanie z ryzykiem. Ryzyko może zostać zaakceptowane lub właściciel ryzyka przygotowuje Plan postępowania z ryzykiem.

W odniesieniu do ryzyk związanych z bezpieczeństwem informacji, w odniesieniu do aktywów, które zostały przez właścicieli uznane za krytyczne, tworzy się Plany ciągłości działania. Właściciel aktywa jest odpowiedzialny za utrzymanie, aktualizację i testowanie Planu. Cykliczność procesu zakłada jego ciągłe zmiany mające na celu doskonalenie.

Wśród istotnych ryzyk związanych z działalnością jednostki (zagadnienia społeczne, zagadnienia pracownicze, poszanowanie praw człowieka) należy wymienić:

Dialog społeczny

Sformalizowanie zasad współdziałania ze związkami zawodowymi poprzez wdrożenie regulacji wewnętrznych, wśród których kluczowe znaczenie ma Porozumienie w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych przez zakłady PKP CARGO zawarte w dniu 14 lutego 2005 r., pozwoliło na uporządkowanie i usprawnienie obszaru dialogu społecznego. Wynikające z przyjętych wspólnie przez strony dialogu systematyczne spotkania, odrębnie na szczeblu Spółki i zakładu, oraz wzajemne informowanie się partnerów społecznych o istotnych dla strony pracodawcy i załogi sprawach zapobiega sytuacjom konfliktowym i sporom, zapewniając realizację procesów biznesowych w warunkach pokoju społecznego. Funkcjonowanie procedur dialogu społecznego jest monitorowane i w zależności od oceny proponowana jest stronie społecznej modyfikacja wspólnych zapisów.

Zasiadanie przedstawicieli pracowników w organach korporacyjnych PKP CARGO z jednej strony stwarza ryzyko w obszarze ochrony informacji, jednakże z drugiej strony pozytywnie wpływa na funkcjonowanie Grupy. Będąc istotną formą partycypacji pracowników w procesie zarządzania, przenosi część odpowiedzialności za losy firmy na stronę społeczną, podnosi poziom świadomości ekonomicznej załogi oraz oceny możliwości spełnienia ewentualnych żądań związkowych.

Z uwagi na liczne działające w spółce związki zawodowe, które reprezentują stronę społeczną problemem może być osiągnięcie kompromisu pomiędzy poszczególnymi związkami, z uwagi na odmienne interesy, które reprezentują.

Polityka socjalna i ulgowe usługi transportowe

Tworzenie Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych i gospodarowanie jego środkami samodzielnie przez pracodawców spółek Grupy, przy współdziałaniu z przedstawicielami załogi, stwarza optymalne warunki zaspokajania socjalnych i bytowych potrzeb pracowników oraz byłych pracowników i członków ich rodzin, gwarantując kierowanie pomocy zgodnie z obowiązującymi regulacjami, jak również lokalnymi potrzebami i specyfiką danego zakładu.

Uprawnienia do ulgowych usług transportowych stanowią jeden z podstawowych, ukształtowanych historycznie, bodźców pozapłatowych pracowników Spółki, odgrywając nadal istotną rolę w procesie rekrutacji oraz integracji pracowników z firmą.

Polityka antymobbingowa

Wprowadzone regulacje antymobbingowe tworzą filar całego pakietu przedsięwzięć zmierzających do minimalizowania zjawisk mobbingu. Stworzenie instytucjonalnych podstaw zwalczania mobbingu w formie wyłanianego przez załogę Męża Zaufania oraz powoływanej decyzją Prezesa Zarządu Komisji Antymobbingowej, w połączeniu z aktywnością tych organów i nadzorem sprawowanym przez Dyrektora Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi, pozwala na sprawne funkcjonowanie procedury skargowej i prowadzenie skutecznych działań prewencyjnych.

Środowisko naturalne

Kluczowe ryzyka w ochronie środowiska:

- ryzyko niespełnienia wymogów prawnych w zakresie ochrony środowiska- konsekwencje prawne i finansowe (kary, koszty rekultywacji środowiska, opłaty podwyższone za korzystanie ze środowiska) w przypadku stwierdzenia niezgodności przez organy kontrolne ochrony środowiska) -negatywny wpływ na wizerunek organizacji, w przypadku wystąpienia nieprawidłowości, skażenia środowiska, korzystania ze środowiska bez wymaganych decyzji, pozwoleń, zezwoleń i zgłoszeń oraz bez wymaganej ewidencji odpadów i sprawozdawczości;
- ryzyko niespełnienia wymogów normy PN-EN ISO14001:2015 - stwierdzenie niezgodności krytycznej w czasie audytu 3 strony i utrata certyfikatu ZSZ w zakresie normy PN-EN ISO 14001



Ryzyka te zostały zdefiniowane w ramach „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” Wg. kryterium prawdopodobieństwa wystąpienie ryzyka jest mało prawdopodobne natomiast wg. kryterium następstw ryzyka oceniono jako poważne. Reakcją na ryzyko jest działanie

W ramach zarządzania ryzykiem corocznie zbierane są informacje o korzystaniu ze środowiska oraz identyfikowane ryzyka dla każdego obszaru. Określono metody postępowania z ryzykiem, których celem jest eliminowanie lub obniżanie ryzyka do wartości akceptowalnej. Aktualizacji podlegają wewnętrzne procedury ZSZ i wytyczne wewnętrzne dotyczące ochrony środowiska (Instrukcja postępowania w PKP CARGO S.A. z eksploatowanymi instalacjami i urządzeniami powodującymi emisje oraz z wytwarzanymi odpadami). Prowadzone są rejestry pozwoleń wymaganych w związku z korzystaniem ze środowiska. Spółka organizuje okresowe szkolenia specjalistyczne dla pionu ochrony środowiska.

Pracownicy są wyposażeni w bieżący dostęp do przepisów prawnych.

Przeciwdziałanie korupcji i łapownictwu

W celu zagwarantowania bezpieczeństwa ekonomicznego zleca się przeprowadzenie wywiadów gospodarczych, mających uchronić PKP CARGO przed utratą wizerunku oraz stratami finansowymi. Minimalizacja ryzyka poprzez wprowadzenie Procedury postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi, jak również poprzez wprowadzenie statusu sygnalisty i powołania Compliance Officer'a odpowiedzialnego za wyjaśnianie nieprawidłowości. Sygnalistami mogą być zarówno pracownicy PKP CARGO, jak również osoby/podmioty spoza Spółki, a które z nią współpracują (klienci, kontrahenci, dostawcy itp.).

10.2 Oświadczenie PKP CARGO S.A.

Poniżej przedstawiamy **Oświadczenie PKP Cargo S.A. na temat informacji niefinansowych za rok 2017** (dalej: Oświadczenie), stanowiące wyodrębnioną część Sprawozdania z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO (dalej: Grupa, Grupa PKP CARGO) i obejmujące informacje niefinansowe, dotyczące PKP CARGO S.A. (dalej: PKP CARGO, Spółka) za okres od 1 stycznia 2017 roku do 31 grudnia 2017 roku. Oświadczenie opiera się na wytycznych rekomendowanych przez IIRC (International Integrated Reporting Council), wytycznych GRI (Global Reporting Initiative) oraz uwzględnia przepisy Ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości.

W Oświadczeniu zawarte zostały dane niefinansowe, które zostały opracowane w wyniku przeprowadzonego dialogu z interesariuszami Spółki, pokazujące wzajemne relacje i zależności występujące pomiędzy finansowymi oraz pozafinansowymi aspektami jej działalności.

10.2.1 Opis modelu biznesowego

Model Biznesowy

Zasoby



TABOR



TERMINALE



KAPITAŁ
LUDZKI

Kluczowi dostawcy



INFRASTRUKTURA
KOLEJOWA
CENY REGULOWANE



OLEJ NAPEĐOWY
CENY RYNKOWE

GLÓWNI DOSTAWCY
PALIW
NA POLSKIM RYNKU



ENERGIA TRAKCYJNA
CENY RYNKOWE

GLÓWNI DOSTAWCY
ENERGII
NA POLSKIM RYNKU

Klienci



ELEKTROWNIE



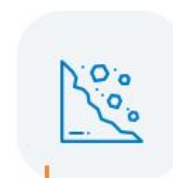
KOPALNIE



HUTY



PRZEMYSŁ
NAFTOWY



PRODUKCJA
KRUSZYW

PKP CARGO jest największym towarowym przewoźnikiem kolejowym w Polsce i czołowym operatorem w Unii Europejskiej.

Posiada największą flotę taboru kolejowego w kraju. Działalność obejmuje szeroki zakres usług związanych z kolejowym transportem towarowym. Przychody PKP CARGO z tytułu kolejowych usług przewozowych i spedycyjnych stanowią 96 % całości przychodów z działalności operacyjnej Spółki. PKP CARGO oferuje usługi uzupełniające realizację przewozów kolejowych, takie jak kompleksowe usługi intermodalne, usługi spedycyjne, usługi przeładunkowe na terminalach, obsługę bocznic kolejowych oraz usługi naprawy i utrzymania taboru.

Podstawową działalnością Spółki, jak i Grupy, jest transport kolejowy towarów. Działalność przewozowa w 2017 r. realizowana była przez pięć podmiotów Grupy, tj. PKP CARGO, PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., Advanced World Transport a.s., AWT Rail HU Zrt., AWT Rail SK a.s. Grupa PKP CARGO posiada uprawnienia do realizacji przewozów kolejowych oraz świadczy usługi przewozów kolejowych w następujących krajach: Polska, Niemcy, Czechy, Słowacja, Węgry, Austria, Holandia, Litwa. Kluczowe grupy towarów obsługiwane przez PKP CARGO obejmują w szczególności: paliwa stałe, w tym węgiel kamienny, kruszywa i materiały budowlane, metale i rudy, produkty chemiczne, paliwa płynne, drewno i płody rolne oraz przewozy intermodalne. W uzupełnieniu kolejowych przewozów towarowych, oferowane są również usługi dodatkowe takie jak: usługi spedycyjne, usługi kompleksowej obsługi bocznic, usługi terminalowe i przeładunkowe, usługi logistyki intermodalnej, usługi naprawcze taboru oraz usługi rekultywacji, które są świadczone również przez spółki z Grupy.

Do kluczowych klientów PKP CARGO zaliczamy m.in. huty, koksownie, elektrownie, kopalnie, stalownie oraz spółki spedycyjne. 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 PKP CARGO usług transportowych.

Usługi świadczone przez samo PKP CARGO, jak i spółki z Grupy, pozwalają na uczestnictwo w całym logistycznym łańcuchu wartości, włącznie ze spedycją, usługami bocznicowymi, przewozami towarowymi, usługami przeładunku i składowania i przy wykorzystaniu terminali. Powyższe usługi stanowią naturalną przewagę konkurencyjną w zakresie pozyskiwania i obsługi klientów.

PKP CARGO zatrudnia kompetentnych pracowników, mających duże doświadczenie, którzy zapewniają najwyższą jakość usług i stanowią podstawę działalności Spółki. Według stanu na dzień 31.12.2017 roku w PKP CARGO było zatrudnionych ponad 17 tys. pracowników.

Działalność Grupy opiera się również o relacje z kluczowymi dostawcami, w szczególności umowy dostępu do infrastruktury kolejowej, dostawy energii trakcyjnej, dzierżawy nieruchomości, sprzedaży oleju napędowego oraz dotyczących napraw i modernizacji taboru kolejowego.

10.2.2 Kluczowe niefinansowe wskaźniki efektywności związane z działalnością PKP CARGO S.A.

Badanie klientów PKP CARGO przeprowadzone zostało w 2017 r. Było ono realizowane metodą CATI poprzez kontakt telefoniczny z Klientami znajdującymi się w bazie. Analizie poddano wyłącznie dane z ankiet wypełnionych do końca. Przed analizą dane zostały dokładnie sprawdzone pod kątem poprawności i spójności logicznej. Poziom istotności dla testów różnic wynosi 95%.

Główne wnioski z badań to m. in.:

1. Wśród badanych firm PKP CARGO jest najbardziej rozpoznawalnym przewoźnikiem. Dla 83% jest firmą, z którą zrealizowano największą wartość usług. Na badane firmy przypada 65% obsługiwanych przez PKP CARGO.
2. PKP CARGO jest wybierana głównie ze względu na dobrą cenę, korzystną ofertę, dostępność wagonów i dużą ilość taboru oraz zaufanie wynikające z wieloletniej współpracy. Dobra cena, korzystna oferta są jednak silniejszym motorem dla innych firm. PKP CARGO jest relatywnie najsilniejsze wobec konkurencji w kwestii dostępności oraz zaufania i wiarygodności.
3. PKP CARGO najczęściej jest spontanicznie kojarzona jako największy przewoźnik w Polsce. Relatywnie często jest też opisywana jako solidny i pewny przewoźnik, posiadający dużą ilość taboru z dobrą obsługą.

4. Cechami najbardziej charakterystycznymi dla PKP CARGO jest dysponowanie największym potencjałem taborowym, utrzymanie pozycji lidera rynku dla przewozów kolejowych oraz miano firmy godnej zaufania.
5. Z wyjątkiem DB Schenker oraz Freightliner PL, reszta firm nie posiada wyraźnego wizerunku. DB Schenker jest postrzegany jako zajmujący ważną pozycję w przewozach międzynarodowych, ceniony zagranicą oraz oferujący europejski standard usług. Freightliner jest postrzegany jako nowoczesny, posiadający najlepszą obsługę na europejskim poziomie.
6. Zdecydowana większość uczestników badania zgadza się, że PKP CARGO jest liderem rynku przewozów kolejowych oraz dysponuje największym potencjałem taborowym. Większość firm planuje korzystać w najbliższej przyszłości z usług PKP CARGO.
7. Ogólnie zadowolenie ze współpracy z PKP CARGO jest na umiarkowanym poziomie – co dziesiąta firma jest całkowicie zadowolona, a zadowolenie połowy firm plasuje się w TOP 3 BOXES wszystkich ocen (w 10-stopniowej skali). Firmy, które są ogólnie zadowolone ze współpracy z PKP CARGO wskazują jako powody satysfakcjonującej współpracy dobrą obsługę, zaangażowanie i elastyczność oraz wysoką jakość usług. Najwięcej wskazań przypada na ogólne zadowolenie, co sugeruje na brak wyraźnych, wyróżniających przewag. W kontekście pojawienia się wyraźnego konkurenta może to być poważne zagrożenie. Obszarami, które są najczęściej wskazywane jako wymagające poprawy to pilnowanie terminów, poprawa przepływu informacji o stanie realizacji zamówienia, zwiększenie dostępności wagonów, uproszczenie procedur oraz zwiększenie elastyczności. Niemniej jednak, w stosunku do 2014 roku, kiedy to miało miejsce poprzednie badanie klientów, PKP CARGO odnotowała poprawę ocen szczególnie w zakresie jakości: realizacji usług, jakości obsługi reklamacji oraz jakości obsługi przez opiekunów handlowych. Generalnie osoby badane są najbardziej zadowolone z jakości obsługi oferowanej przez opiekunów handlowych, relatywnie wysoko oceniają także jakość obsługi oferowanej przez biura handlowe oraz opiekunów logistycznych. Najniższe zadowolenie generuje m.in. obszar jakości obsługi reklamacji.
8. W kontekście jakości realizowanych usług zdecydowanie najwyżej oceniane jest bezpieczeństwo przesyłek i towarów, na drugim miejscu szerokość oferty wagonów. Z kolei wyraźnie najsłabszym punktem są stan techniczny wagonów oraz terminowość przewozów i podstawiania wagonów, a także czas przewozów.
9. W polityce cenowej PKP CARGO najwyżej oceniana jest stabilność i przewidywalność cen oraz terminy płatności. Najniższe zadowolenie dotyczy elastyczności podejścia do cen, możliwości uzyskania kompleksowej oferty cenowej oraz system upustów i rabatów.
10. W kontekście jakości obsługi reklamacji zdecydowanie najwyżej oceniana jest kultura pracowników. Zdecydowanie najniżej oceniono elastyczność proponowanych rozwiązań, informowanie o stanie sprawy oraz czas zakończenia reklamacji.
11. Kultura osobista jest najmocniejszą stroną opiekunów handlowych. Ogólnie, opiekunowie handlowi zostali ocenieni bardzo wysoko niemal we wszystkich kategoriach. Najniżej oceniona została decyzyjność pracowników.
12. W obszarze jakości obsługi logistycznej zdecydowanie najwyżej jest oceniane bezpieczeństwo powierzonych przesyłek. Są także elementy, które uzyskały niskie wyniki: terminowość podstawienia wagonów, czas przewozów, zmiany w terminach, ale przede wszystkim stan techniczny wagonów.
13. Jako główny obszar do poprawy w sferze jakości realizowanych usług firmy badane zdecydowanie najczęściej wskazują na pilnowanie terminów zgodnie z umową. Dalej jest to przepływ informacji oraz zwiększenie ilości taboru.
14. Opiekunowie logistyczni, podobnie jak handlowi są bardzo wysoko oceniani za kulturę osobistą, a w przypadku pozostałych kategorii uzyskują także wysokie wskaźniki. Zostali ocenieni relatywnie naj słabiej w kontekście dostarczania informacji na temat dostępnych rozwiązań oraz częstości kontaktów. W sferze obsługi logistycznej, jako główny obszar do poprawy, najczęściej wskazano na pilnowanie terminów. Względnie często wymieniano również potrzebę zwiększenia taboru i dostępności wagonów oraz poprawy przepływu informacji.

Wskazywana jest potrzeba poprawy w 2 obszarach:

1. **Potencjał taborowy i jego dostępność – poprawa stanu technicznego taboru, zwiększenie dostępności wagonów i lokomotyw, a co za tym idzie czasu obsługi (podstawienia i dowozu).**
2. **Jakość świadczenia usług oraz obsługa: głównie terminowość (dowóz oraz podstawienie zgodnie z terminem) informacja (status zamówienia, ale i dostępność oraz łatwość kontaktu, a także możliwość podejmowania decyzji przez osoby kontaktowe) szybkość podejmowania decyzji obsługa reklamacji.**

OBSZAR ŚRODOWISKA NATURALNEGO
 Kluczowe wskaźniki środowiskowe


Tabela 76 Zużycie energii elektrycznej w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Energia elektryczna	Ilość zużytej energii [MWh]	
	2017	2016
Trakcyjna	616 394	597 922
Nietrakcyjna	22 436	22 714

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 77 Emisja substancji do powietrza w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Emisje do powietrza - rodzaj substancji	Emisja ogółem [Mg]	
	2017	2016
Dwutlenek siarki	1 097	1 075
Dwutlenek azotu	2 912	2 641
Tlenek węgla	516	484
Dwutlenek węgla	495 134	482 575
Benzoalfapiren	0	0
Pyły i sadza	190	189
Suma węglowodorów	156	118
Hfc	0	0
Inne	34	16



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 78 Rodzaje i ilość odpadów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [Mg] w 2017 r.		Ilość odpadów [Mg] w 2016 r.	
		stan magazynowy na koniec okresu			
		Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego	Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego
Trociny, wióry, ścinki, drewno, płyta wiórowa i fornir inne niż wymienione w 03 01 04	03 01 05	1,170	0,550	6,407	1,170
Inne rozpuszczalniki organiczne, roztwory z przemywania i ciecze macierzyste	07 01 04*	0,000	0,000	0,007	0,000
Odpadowy toner drukarski zawierający substancje niebezpieczne	08 03 17*	0,000	0,000	0,051	0,000
Odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	08 03 18	0,176	0,000	0,176	0,176
Żuźle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wyłączeniem pyłów z kotłów wymienionych w 100104)	10 01 01	162,334	63,003	93,826	162,334
Odpady z toczenia i piłowania metali żelaznych oraz jego stopów	12 01 01	59,440	39,760	121,628	59,440
Odpady spawalnicze	12 01 13	0,000	0,019	0,018	0,000
Inne niewymienione odpady	12 01 99	0,100	0,100	0,100	0,100
Mineralne oleje silnikowe i przekładniowe	13 02 05*	26,149	6,090	30,870	26,149
Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe (smary)	13 02 08*	25,594	22,369	22,532	25,594
Szlamy z odwadniania olejów w separatorach (szlamy z myjek)	13 05 02*	0,000	0,900	0,467	0,000
Olej z odwadniania olejów w separatorach	13 05 06*	2,500	0,000	0,070	2,500
Mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach	13 05 08*	2,300	0,000	0,000	2,300
Olej opalowy i olej napędowy	13 07 01	0,000	0,450	0,000	0,000
Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	15 01 10*	0,200	0,328	0,199	0,200
Zużyte ubrania i czyściwo	15 02 02*	13,725	9,256	9,473	13,725
Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	15 02 03	1,691	1,320	1,999	1,691
Zużyte opony	16 01 03	1,404	2,039	0,962	1,404
Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy	16 01 04*	81,040	0,000	0,000	81,040
Zużyte filtry i oleje	16 01 07*	1,564	0,293	1,116	1,564
Okładziny hamulcowe inne niż wymienione w 16 01 11	16 01 12	0,000	0,000	1,729	0,000
Zbiorniki na gaz skroplony	16 01 16	0,000	0,000	0,140	0,000
Metale żelazne (złom)	16 01 17	1 588,460	3 360,786	4 235,472	1 588,460
Metale nieżelazne	16 01 18	9,547	14,438	21,916	9,547
Tworzywa sztuczne	16 01 19	0,529	0,026	0,314	0,529
Szkoło	16 01 20	0,386	0,000	0,350	0,386
Niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 160107 do 160111, 160113 i 160114	16 01 21*	0,000	0,554	0,282	0,000
Inne niewymienione elementy	16 01 22	3,201	1,631	0,401	3,201
Inne niewymienione odpady	16 01 99	3,861	32,547	2,618	3,861
Zużyte urządzenia zawierające freony hfc, hfc	16 02 11*	0,085	0,000	0,163	0,085

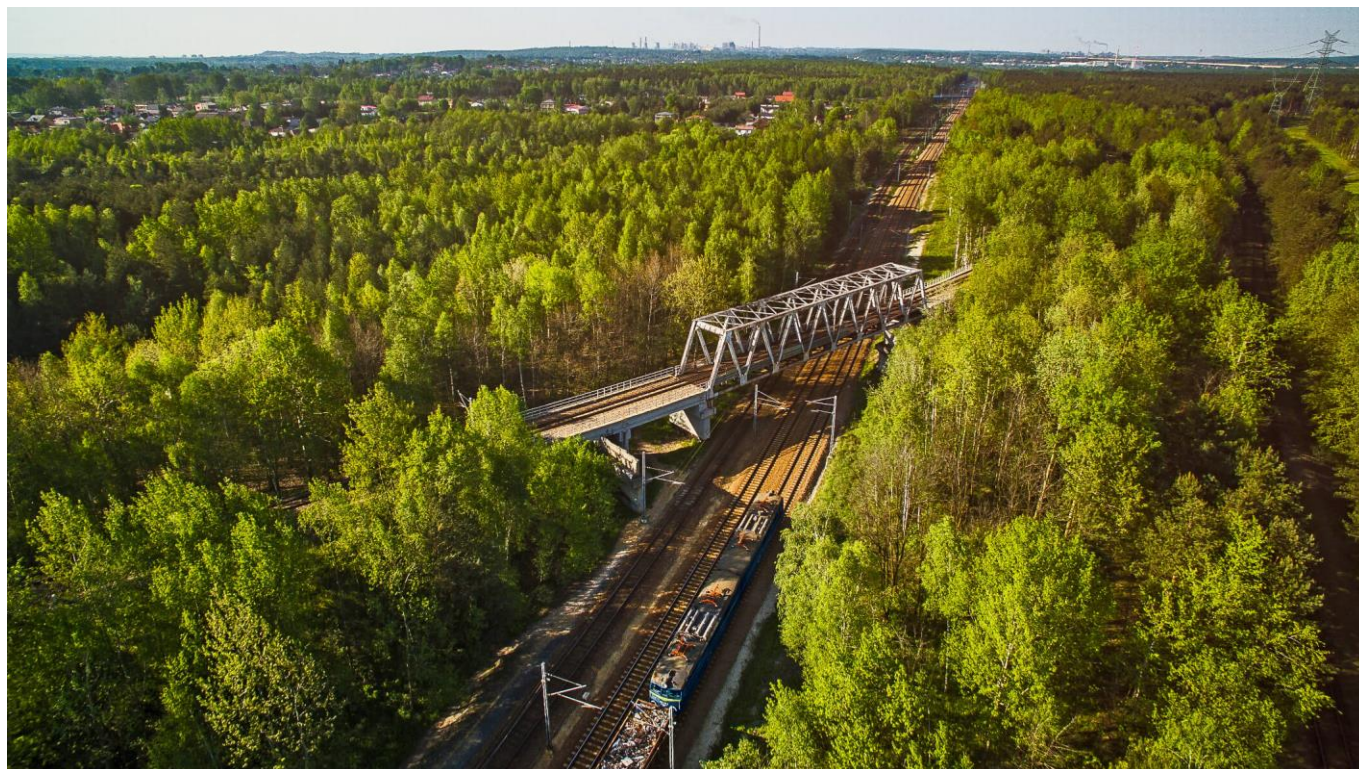
Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilość odpadów [Mg] w 2017 r.		Ilość odpadów [Mg] w 2016 r.	
		stan magazynowy na koniec okresu			
		Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego	Poprzedzają- cego	Sprawozdaw- czego
Zużyte urządzenia zawierające wolny azbest	16 02 12*	0,000	0,493	0,000	0,000
Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 160209 do 160212	16 02 13*	0,793	2,377	1,593	0,793
Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	16 02 14	3,715	10,003	7,764	3,715
Niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte z zużytych urządzeń	16 02 15*	0,336	0,336	0,340	0,336
Elementy usunięte ze zużytych urządzeń (tonery)	16 02 16	3,296	0,515	2,855	3,296
Nieorganiczne odpady inne niż wymienione w 16 03 03, 16 03 80	16 03 04	1,010	1,043	0,269	1,010
Gazy w pojemnikach (w tym halony) zawierające substancje niebezpieczne	16 05 04*	0,116	0,048	0,002	0,116
Gazy w pojemnikach inne niż wymienione w 16 05 04	16 05 05	1,030	0,338	0,102	1,030
Chemikalia laboratoryjne i analityczne (np. odczynniki chemiczne) zawierające substancje niebezpieczne, w tym mieszaniny chemikaliów laboratoryjnych i analitycznych	16 05 06*	0,150	0,120	0,105	0,150
Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01*	18,442	7,380	4,395	18,442
Baterie i akumulatory niklo-kadmowe	16 06 02*	3,175	4,428	4,309	3,175
Inne baterie i akumulatory	16 06 05	0,380	0,414	0,582	0,380
Magnetyczne i optyczne nośniki informacji	16 80 01	0,000	0,001	0,001	0,000
Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne	16 81 01*	0,000	0,612	0,000	0,000
Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	17 01 07	0,000	0,048	0,000	0,000
Drewno	17 02 01	10,860	7,590	6,145	10,860
Tworzywa sztuczne	17 02 03	0,726	0,218	0,588	0,726
Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe)	17 02 04*	8,000	8,000	12,150	8,000
Miedź, brąz, mosiądz	17 04 01	0,060	0,000	0,375	0,060
Aluminium	17 04 02	4,819	0,430	2,349	4,819
Żelazo i stal	17 04 05	21,696	15,951	52,549	21,696
Kable inne niż wymienione w 170410	17 04 11	0,079	0,241	0,835	0,079
Tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne1)	17 05 07*	5,000	0,000	0,000	5,000
Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażów inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	17 09 04	0,000	0,010	0,612	0,000
Szlamy z innego niż biologiczne oczyszczania ścieków przemysłowych inne niż wymienione w 19 08 13	19 08 14	0,000	0,000	10,000	0,000
Drewno	19 12 07	10,615	23,392	36,081	10,615
Odpady ciekłe i stężone uwodnione odpady ciekłe (np. koncentraty) z oczyszczania wód podziemnych zawierające substancje niebezpieczne	19 13 07*	0,066	0,000	0,000	0,066

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 79 Nakłady na ochronę środowiska poniesione przez PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Nakłady poniesione na: [tys. zł]	2017	2016
Ochronę powietrza, w tym:	898	747
Kotłownie	63	73
Procesy technologiczne	66	54
Samochody i maszyny	9	9
Lokomotywy	753	599
Parowozy	7	13
Inne	0	0
Ochronę wód, w tym:	52	38
Pobór wody	0	1
Odprowadzanie ścieków	10	4
Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych	5	5
Inne	37	29
Wycinkę drzew i krzewów	5	0
Ochronę powierzchni ziemi	0	108
Gospodarowanie odpadami	392	266
Pozostałe koszty na ochronę środowiska	138 042	248 736

Źródło: Opracowanie własne



OBSZAR PRACOWNICZY
Kluczowe wskaźniki dotyczące zatrudnienia

Tabela 80 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w osobach w latach 2016-2017

Liczba pracowników [osoby] w tym:	Stan na 31/12/2017	Stan na 31/12/2016
Kobiety	4 432	4 420
Wykształcenie wyższe	1 039	1 012
Wykształcenie średnie	2 660	2 656
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	733	752
Mężczyźni	12 611	13 009
Wykształcenie wyższe	1 502	1 488
Wykształcenie średnie	5 876	5 922
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	5 233	5 599
Suma	17 043	17 429

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 81 Liczba pracowników w PKP CARGO S.A. w etatach w latach 2016-2017

Liczba pracowników [etaty] w tym:	2017	2016
Kobiety	4 412	4 440
Wykształcenie wyższe	1 018	1 005
Wykształcenie średnie	2 655	2 674
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	739	761
Mężczyźni	12 765	13 259
Wykształcenie wyższe	1 480	1 484
Wykształcenie średnie	5 870	6 007
Wykształcenie podstawowe i zawodowe	5 415	5 767
Suma	17 177	17 698

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 82 Liczba rozpoczętych staży i przyjętych stażystów w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba rozpoczętych staży [szt.]	15	7
Liczba przyjętych stażystów [osoby]	0	1

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 83 Liczba nowych pracowników w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba nowych pracowników przyjętych [osoby]	502	198
Liczba nowych pracowników przyjętych [etaty]	502	198

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 84 Szkolenia przeprowadzone w Grupie w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba przeprowadzonych szkoleń [godz.], w tym:	53 888	66 520
dot. programu psychologicznego wsparcia powypadkowego	7 486	7 639
Liczba godzin przeprowadzonych szkoleń na pracownika [godz./osoba], w tym:	3	4

Źródło: Opracowanie własne



OBSZAR SPOŁECZNY



W 2016 r. PKP CARGO przyjęło Politykę społecznej odpowiedzialności biznesu. Dokument ten jest kierunkowskazem odpowiedzialnych działań dla wszystkich zaangażowanych w realizację procesów biznesowych. Polityka CSR promuje ideę biznesu społecznie odpowiedzialnego zarówno wśród swoich pracowników, jak i na zewnątrz.

Pełna szacunku i profesjonalna postawa względem interesariuszy jest elementem procesu wzmocnienia pozycji PKP CARGO jako nowoczesnego i samodzielnego operatora logistycznego. Biznes społecznie odpowiedzialny w PKP CARGO oznacza koncepcję prowadzenia działalności, która wspiera tworzenie pozytywnych i trwałych relacji ze społeczeństwem oraz otoczeniem biznesowym oraz zrównoważone oddziaływanie na środowisko, przy jednoczesnym wspieraniu realizacji celów biznesowych.

Biznes społecznie odpowiedzialny (CSR) łączy odpowiedzialną postawę względem pracowników, kontrahentów i środowiska naturalnego z profesjonalnym realizowaniem celów biznesowych.

Zarządzanie Biznesem Społecznie Odpowiedzialnym (CSR) dotyczy obszarów wyszczególnionych w normach tworzących wytyczne dla odpowiedzialnego biznesu i zrównoważonego rozwoju. Odwołując się do Normy ISO 26000, są to następujące płaszczyzny:

- ◆ **ŁAD KORPORACYJNY**
- ◆ **PRAWA CZŁOWIEKA**
- ◆ **STOSUNKI PRACY**
- ◆ **OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO**
- ◆ **UCZCIWE PRAKTYKI RYNKOWE**
- ◆ **RELACJE Z KONSUMENTAMI**
- ◆ **ZAANGAŻOWANIE SPOŁECZNE**

Korzyści z działań CSR można dostrzec w następujących trzech obszarach:

- Organizacyjnym, m.in. podnoszenie poziomu kultury organizacyjnej firmy oraz zwiększenie wydajności pracy i bezpieczeństwa przewozów;
- Relacjach z klientem, m.in. zwiększenie konkurencyjności oraz zwiększenie lojalności klientów;
- Relacjach z pracownikami, m.in. budowanie pozytywnego wizerunku pracodawcy; zmniejszenie rotacji pracowników;

Podstawowe założenia do rozwoju zagadnień społecznej odpowiedzialności biznesu opierają się na dwóch filarach. Pierwszy z nich dotyczy identyfikacji i wykorzystania posiadanych zasobów oraz kontynuowania dobrych praktyk CSR, natomiast drugi to nowe inicjatywy CSR.

Działania odpowiedzialne i zrównoważone to stałe poszukiwanie najlepszych rozwiązań biznesowych uwzględniających aspekty środowiskowe, społeczne i ekonomiczne, które mają na celu wytworzenie wartości zrównoważonej tj. takiej, która przynosi korzyść zarówno dla interesariuszy, jak i akcjonariuszy.

Zasoby wykorzystywane do prowadzenia biznesu w sposób odpowiedzialny oraz zrównoważone dobre praktyki, które jasno komunikują odpowiedzialną postawę względem interesariuszy, wdrożone procesy, zasady oraz przyjęte dokumenty będą podlegać monitorowaniu. Ich opis będzie cyklicznie aktualizowany w raportach zawierających dane niefinansowe.

W roku 2017 w PKP CARGO realizowane były projekty w ramach odpowiedzialności społecznej skierowane do pracowników firmy lub ich rodzin, działania skoncentrowane na ochronie środowiska naturalnego oraz inicjatywy wpływające na zwiększenie bezpieczeństwa realizowanych przewozów.

Wśród projektów CSR realizowanych w roku 2017 na szczególną uwagę zasługują następujące trzy projekty:

1. PWP „PSYCHOLOGICZNE WSPARCIE POWYPADKOWE dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych”

Celem projektu jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez wsparcie psychologiczne czynnika ludzkiego.

Projekt realizowany we wszystkich jednostkach organizacyjnych obejmuje ponad 7000 pracowników.

Dedykowany jest dla członków drużyn trakcyjnych oraz pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego a także członków stałych komisji kolejowych.

Głównymi produktami projektu są:

- Telefoniczna Linia Wsparcia Psychologicznego obsługiwana jest przez wyspecjalizowanych psychologów. Mają do niej dostęp kluczowi pracownicy bezpośrednio wpływający na poziom ruchu kolejowego. Infolinia jest bezpłatna dla dzwoniących i oferuje: rozmowę z doświadczonym psychologiem, pomoc w problemach zawodowych oraz życia codziennego, poufność rozmowy, bezpieczeństwo i co ważne brak jakichkolwiek konsekwencji zawodowych.
- Spotkanie z psychologiem - podczas kontaktu telefonicznego na Telefonicznej Linii Wsparcia Psychologicznego w uzasadnionych przypadkach jest możliwość umówienia się na spotkanie w gabinecie psychologicznym.

Szkolenia kaskadowe z obszaru psychologicznych aspektów wypadków kolejowych - obszaru psychologicznych aspektów wypadków kolejowych w tym ASD – Ostra Reakcja na Stres oraz PTSD – Zespół Stresu Pourazowego. Szkolenia dotyczące stresu zawodowego realizowane były w trakcie pouczeń okresowych w terminie lipiec – grudzień 2017. Szkolenia prowadzone są przez trenerów wewnętrznych, czyli pracowników przewidzianych do prowadzenia szkoleń pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz koordynatorów zespołów stałych komisji kolejowych. Uczestnicy bardzo wysoko ocenili szkolenie dla trenerów wewnętrznych. Uśredniona ocena to 4,7 w skali pięciostopniowej. 99% respondentów poleciłoby projekt Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego innym osobom oraz zachęciłoby do skorzystania z tego typu inicjatyw.

Pozytywne informacje zwrotne i rekomendacje pracowników objętych projektem były ważnym głosem pomocnym w podtrzymaniu decyzji o długoterminowej realizacji projektu.



Poprzez realizację projektu Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego zwiększa się bezpieczeństwo ruchu kolejowego. PKP CARGO otrzymało wyróżnienie UTK w II edycji Konkursu Kultura Bezpieczeństwa w transporcie szynowym.

Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe (PWP) dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych.

Tabela 85 Liczba godzin szkoleniowych dla pracowników drużyn trakcyjnych, pozostałych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz członków stałych komisji kolejowych

Stanowisko	Liczba godzin szkolenia w roku	Liczba osób objętych szkoleniem w roku	
		2017	2016
Prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicy kolejowej, Maszynista pojazdu trakcyjnego, Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	24	4 135	4 112
Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych	8	18	14
Dyżurny ruchu	16	77	92
Nastawniczy	16	23	36
Kierownik pociągu	16	151	198
Rewident taboru	16	1 072	1 115
Ustawiacz	16	1 227	1 251
Manewrowy	16	706	752
Toromistrz	16	9	10
Zwrotniczy	16	68	59
Suma	160	7 486	7 639

Źródło: Opracowanie własne

2. PKP CARGO mecenasem zabytków techniki kolejowej

PKP CARGO, jako największy towarowy przewoźnik kolejowy w Polsce i główny mecenas zabytków techniki kolejowej, od 14 lat utrzymuje historyczny tabor kolejowy w małopolskiej Chabówce oraz wspólnie z wielkopolskimi jednostkami samorządu terytorialnego współfinansuje działalność ponad 100-letniej Parowozowni w Wolsztynie, która od 1 stycznia 2017 roku posiada status Instytucji Kultury.

PKP CARGO promuje także tradycje kolejnictwa, organizując w Chabówce:

- „Parowozjadę” – doroczne wydarzenie z udziałem czynnych parowozów przyciągające tysiące miłośników kolei z Polski i z zagranicy,
- „Lato z Parowozami” - program edukacyjny adresowany do dzieci i całych rodzin, w którym poprzez zabawę i edukację popularyzowana jest dawna i współczesna kolej. Oprócz Chabówki realizowany jest on także w Stacji Muzeum oraz w parowozowniach: Wolsztyn, Jarocin i Skierniewice.
- „Małopolskie Szlaki turystyczne” – cieszący się dużym zainteresowaniem produkt turystyczny realizowany wspólnie z Małopolskim Urzędem Marszałkowskim. Wykorzystuje zasoby kulturowe i przyrodnicze południowego regionu Małopolski oraz historyczne walory Galicyjskiej Kolei Transwersalnej, której główną oś stanowi linia kolejowa Chabówka – Nowy Sącz wraz ze Skansenem Taboru Kolejowego w Chabówce. W 2017 r. z podróży pociągami retro realizowanych w ramach tego programu skorzystało blisko 11tys. podróżnych.
- Skansen w Chabówce - zgromadzono tu najliczniejszą w Polsce kolekcję zabytkowych pojazdów kolejowych m.in. parowozy, lokomotywy spalinowe i elektryczne, wagony pasażerskie i towarowe, pługi odśnieżne i drezyny. Część parowozów utrzymywana jest w stanie czynnym. Prowadzą one pociągi turystyczne po najbardziej malowniczych trasach Małopolski. W ciągu roku w podróżach pociągami retro uruchamianymi przez Skansen skorzystało ok. 22 tys. osób, a sam Skansen odwiedziło ok. 30 tys. osób.

PKP CARGO współpracuje również z organizacjami społecznymi non-profit działającymi na rzecz ochrony zabytków kolejnictwa, rozwoju kolejowego ruchu turystycznego oraz promocji turystyki, wspierając je finansowo i technicznie.

PKP CARGO stara się pełnić rolę integratora działań w obszarze dziedzictwa historycznego w Polsce. W tym celu zorganizowała w Senacie RP ogólnopolską konferencję poświęconą ochronie zabytków kolejowych w Polsce oraz możliwościom ich adaptacji do nowych funkcji, postulując utworzenie Narodowego Muzeum Kolejnictwa. PKP CARGO aktywnie uczestniczyła w posiedzeniach senackiego zespołu ds. zabytków kolejnictwa, których celem było wypracowanie właściwych rozwiązań legislacyjnych służących rozwojowi kolei muzealnych i turystycznych.

Wieloletnia działalność PKP CARGO w obszarze dziedzictwa historycznego, a zwłaszcza realizacja wydarzeń z udziałem parowozów przynoszą znaczne korzyści wizerunkowe. W najbardziej spektakularnych wydarzeniach, jakimi są „Parowozjada”, „Lato z parowozami” czy program „Małopolskie Szlaki Turystyczne”, uczestniczyło łącznie ok. 19 tys. osób. Innym wskaźnikiem obrazującym popularność Skansenu w Chabówce jest duża liczba odwiedzających, wynosząca około 30 tys. osób.

Z Chabówki wypożyczano czynny tabor muzealny do realizacji m.in. takich filmów, jak „Lista Schindlera”, „Skrawki”, „Przedwiośnie”, „Sława i Chwała”, „Przygody dzielnego wojaka Szwejka” czy „Katyń”, a z Parowozowni Wolsztyn - parowóz m. in. do filmu „Pianista”.

3. „BIEGAMY POMAGAMY”

PKP CARGO ma kilkuletnią historię realizacji projektu Firma Przyjazna Bieganiu, która opierała się na dwóch filarach. Jeden to sportowy, propagujący aktywność fizyczną, realizowany poprzez udział naszych zespołów w maratonach, także zagranicznych, a drugi to filar pomocowy. Pracownicy PKP CARGO biegając, pomagali beneficjentom fundacji organizującej bieg.

Podobnie było także w 2017 roku, w którym projekt był zrealizowany wspólnie z Fundacją Poland Business Run. Jego celem była promocja zdrowego stylu życia wśród pracowników oraz pomoc osobom niepełnosprawnym – beneficjentom Fundacji Poland Business Run.

W projekcie wzięło udział około 80 pracowników z jednostek organizacyjnych usytuowanych w różnych częściach Polski, którzy wraz z członkami rodzin pobiegli w sześciu miastach: Warszawa, Poznań, Katowice, Wrocław, Kraków. Liczny zespół biegowy PKP CARGO stanowił część dużego przedsięwzięcia, w którym uczestniczyło ponad 20 tysięcy biegaczy.

Zaangażowanie pracowników oraz decyzja Zarządu o dodatkowym partnerskim zaangażowaniu w projekt biegowy przyczyniły się do zebrania kwoty ponad 1,6 mln zł. Zebrana kwota była przeznaczona na pomoc konkretnym beneficjentom fundacji, najczęściej osobom po amputacji kończyn.



PRAWA CZŁOWIEKA


W PKP CARGO w 2017 r. nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z ryzykiem wykorzystywania pracy dzieci ani ryzykiem wykorzystywania pracy przymusowej. Ponadto, w 2017 roku nie zanotowano przypadków dyskryminacji, mobbingu czy molestowania seksualnego.

Prawo do wolności zrzeszania się
Tabela 86 Związki zawodowe w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Ilość związków zawodowych w spółce [szt.]	129	131
Liczba pracowników należących do związków zawodowych [osoby]	14 595	14 944
% uzwiązkowienia	85,6%	85,7%

Źródło: Opracowanie własne

Prawo do bezpiecznego środowiska pracy
Tabela 87 Liczba wypadków i wskaźnik wypadkowości w PKP CARGO S.A. w latach 2016-2017

Wyszczególnienie	2017	2016
Liczba wypadków w pracy [szt.]	119	118
Wskaźnik wypadkowości [%o]	6,9	6,7

Źródło: Opracowanie własne

PKP CARGO, jako największy w Polsce kolejowy przewoźnik towarowy, dokłada wszelkich starań na rzecz ciągłego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, zarówno w odniesieniu do środowiska pracy, jak i przewożonych ładunków. Dzięki wykorzystaniu bezzałogowej floty dronów, wzrósł poziom bezpieczeństwa, znacząco ograniczona została kradzież przewożonych towarów (niemal o połowę).

Codzienne działania Grupy Operacyjnej, dzięki Bezzałogowym Statkom Powietrznym (dalej: BSP), powiększają zakres obserwacji w terenie, pozwalają na obserwację miejsc zagrożonych kradzieżami z poza ich terenu.

Wykorzystanie BSP przy ujęciu sprawców kradzieży, poprzez możliwość obserwacji drogi ucieczki przestępców.

- Audyt bezpieczeństwa obszarów należących do PKP CARGO lub użytkowanych przez PKP CARGO na podstawie umowy z innymi spółkami Grupy. Analiza przetworzonych materiałów uzyskanych z wykorzystaniem BSP i ocena bezpieczeństwa z punktu widzenia infrastruktury zlokalizowanej w audytowanych obszarach;
- Oddziaływanie prewencyjne, prowadzone na terenie zakładów PKP CARGO
 - obloty mające na celu zaznaczenie częstej obecności BSP w miejscach zagrożonych zdarzeniami kradzieżowymi;
 - artykuły w prasie lokalnej i ogólnopolskiej skierowanych do segmentu odbiorców, wśród których znajdują się grupy przestępcze dokonujące kradzieży z pociągów PKP CARGO.
- Powiększanie floty BSP, w związku ze zwiększonym zapotrzebowaniem wykorzystania technologii na różnych obszarach zarządzanych przez PKP CARGO;

Wykorzystanie do monitorowania szlaków kolejowych BSP wyposażonych w kamerę RGB (umożliwiająca obserwację w dzień) lub kamerę termowizyjną (umożliwiająca obserwację w nocy).

PRZECIWDZIAŁANIE KORUPCJI I ŁAPOWNICTWU



PKP CARGO S.A. zawarła w 2017 r. umowę, która gwarantowała utrzymanie anonimowych kanałów informacyjnych dla pracowników PKP CARGO S.A., którzy chcieliby zgłosić nadużycie/nieprawidłowość. Do ww. kanałów zaliczamy: dedykowaną infolinię, adres e-mail oraz pocztę tradycyjną. Przeprowadzono szereg szkoleń oraz przygotowano wybranych pracowników PKP CARGO S.A. do roli Liderów Wartości i Rzecznika Etyki.

W dalszej kolejności planowane jest wdrożenie kodeksu etyki w pełnym zakresie w PKP CARGO S.A. oraz w spółkach Grupy, jak i rozwój działalności Sygnalistów.

10.2.3 Stosowane polityki oraz rezultaty ich stosowania

Dla PKP CARGO jako przewoźnika kolejowego celem, w związku z wykonywaną działalnością, jest zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Dzięki wdrożonemu Systemowi Zarządzania Bezpieczeństwem zgodnie z rozporządzeniem z dnia 17 marca 2007r., w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, gwarantujemy nie tylko wysoką jakość świadczonych usług i wysoko wykwalifikowaną kadre, ale przede wszystkim akceptowalny poziom bezpieczeństwa realizowanych usług.

Ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem to gwarancja bezpiecznego funkcjonowania dziś i w przyszłości z korzyścią dla Grupy, jej klientów oraz uczestników systemu kolejowego.

Na każdym pracowniku bez względu na rodzaj, charakter i miejsce pracy ciąży obowiązek pełnej znajomości i zrozumienia priorytetów bezpieczeństwa.

Poprzez wdrożony System Zarządzania Bezpieczeństwem pragniemy zapewnić:

- najwyższe bezpieczeństwo świadczonych usług, bez rezygnacji z jakości,
- bezpieczeństwo uczestników systemu kolejowego (innych przewoźników, zarządców infrastruktury, podwykonawców),
- współpracę z innymi przewoźnikami i zarządcami infrastruktury kolejowej w ramach realizacji wspólnych celów bezpieczeństwa,
- zadowalający poziom wskaźników bezpieczeństwa,
- bezpieczną pracę pracownikom i współpracownikom;
- przestrzeganie norm i przepisów prawnych w zakresie bezpieczeństwa kolejowego,
- zapobieganie wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym,
- stałą poprawę bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ciągłego doskonalenia działań w tym zakresie,
- stałą identyfikację i minimalizację ryzyka technicznego i zawodowego.

Opracowana w PKP CARGO Polityka Bezpieczeństwa odzwierciedla zaangażowanie przedsiębiorstwa i strategiczną wizję w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Polityka zawiera między innymi deklarację intencji, a także wskazuje ogólne zamierzenia i cele Systemu SMS (System Zarządzania Bezpieczeństwem), jak również zasady i podstawowe wartości, zgodnie z którymi postępuje Spółka. Przyczynia się to do zaangażowania organizacji w tworzenie oraz doskonalenie etyki pracy, ponad to daje pracownikom wyraźne wytyczne ukierunkowane na działania w celu ugruntowania kultury bezpieczeństwa.

System SMS funkcjonuje w oparciu o krajowe i unijne akty prawne odnoszące się do bezpieczeństwa systemu kolejowego i jest wymogiem, bez spełnienia którego przedsiębiorstwo kolejowe nie może prowadzić działalności. System SMS oznacza systemowe podejście do organizowania i nadzorowania przez Spółkę działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Na System SMS składają się w szczególności procedury i procesy, obejmujące działania bezpośrednio i pośrednio wpływające na bezpieczeństwo procesu przewozowego.

Potwierdzeniem wdrożenia i funkcjonowania Systemu SMS w Spółce jest Certyfikat Bezpieczeństwa wydany przez Urząd Transportu Kolejowego. Na tej podstawie po spełnieniu pozostałych wymagań Spółka może również prowadzić samodzielną działalność przewozową w 7 krajach UE: Czechach, Słowacji, Niemczech, Holandii, Austrii, Węgrzech, Litwie.

System SMS ma także zapewnić nadzór nad wszystkimi rodzajami ryzyka związanymi z działalnością przewoźnika kolejowego, łącznie z dostarczaniem usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem podwykonawców.

System Zarządzania Utrzymaniem wagonów towarowych PKP CARGO - MMS (Maintenance Management System) oznacza systemowe podejście do organizowania i nadzorowania działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez utrzymanie w sprawności technicznej wagonów towarowych, za których sprawność PKP CARGO odpowiada. Na System MMS składają się w szczególności procedury i procesy, obejmujące działania bezpośrednio i pośrednio wpływające na procesy stosowane w utrzymaniu wagonów towarowych.

System jest opracowywany i obowiązuje w danej spółce działającej w ramach systemu kolejowego. Posiadanie oraz zapewnienie właściwego wdrożenia i funkcjonowania Systemu MMS jest obowiązkowe dla przedsiębiorstw odpowiadających za utrzymanie wagonów towarowych i stanowi warunek konieczny do prowadzenia działalności w tym zakresie. Powyższe podlega nadzorowi Urzędu Transportu Kolejowego.

System MMS został wdrożony w PKP CARGO w 2013 roku. System obejmuje swym zakresem podstawowo obszar utrzymania sprawności technicznej wagonów towarowych w ramach procesu głównego, którym jest realizacja procesu utrzymania oraz procesy pomocnicze zapewniające właściwą realizację działalności, takie jak: analiza ryzyka, zarządzanie kompetencjami personelu czy współpraca z innymi przedsiębiorstwami. (pod tym względem jest to system podobny do Systemu SMS).

W oparciu o zatwierdzony System MMS, PKP CARGO otrzymała w 2013 roku Certyfikat Podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (Certyfikat ECM) potwierdzający jego akceptację na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z Dyrektywą 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, Rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz właściwymi przepisami krajowymi (niniejsze rozporządzenie określa wymagania wobec Systemu MMS i jego podstawowe elementy).

Warunkiem zachowania certyfikatu jest pełne wdrożenie zasad i warunków utrzymania wagonów towarowych zawartych zarówno w prawie krajowym, jak i UE.

Dzięki wdrożeniu systemu MMS i uzyskaniu Certyfikatu ECM, aktualnie PKP CARGO może utrzymywać wagony towarowe we własnym zakresie lub zlecając ich utrzymanie innym przedsiębiorstwom, w tym spółce zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Bez Systemu MMS i Certyfikatu ECM Spółka nie mogłaby wykonywać działalności w tym zakresie, a utrzymanie wagonów towarowych musiałoby być zlecone podmiotowi zewnętrznemu (PKP CARGO posiada w/w certyfikat).

Certyfikat ECM ważny jest na okres do 5 lat, po którym to okresie podlega odnowieniu. Ważność obecnie obowiązującego certyfikatu mija w maju 2021 r.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień społecznych – dialog społeczny.

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 w Spółce.

O znaczeniu i roli związków zawodowych w PKP CARGO S.A. decydują przede wszystkim:

- uprawnienia wynikające z regulacji zarówno powszechnych, jak i wewnętrznych,
- udział w zarządzaniu Spółką poprzez delegowanie swoich przedstawicieli do organów korporacyjnych (trzech reprezentantów załogi zasiada w Radzie Nadzorczej oraz jeden w Zarządzie),
- wysoki stopień uzwiązkowienia załogi (powyżej 85%).

Zakres współdziałania ze związkami zawodowymi w Spółce w szczególności obejmuje:

- monitorowanie funkcjonowania oraz ustalanie kierunków zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy,
- uzgadnianie regulaminów pracy, premiowania i zakładowego funduszu świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tego funduszu,
- uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- opiniowanie wielkości zatrudnienia,
- konsultowanie zmian struktur organizacyjnych i ramowych regulaminów organizacyjnych,
- wpływ na kształtowanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w komisjach bhp i nadzór nad SIP,
- sprawowanie nadzoru nad kasami zapomogowo-pożyczkowymi,
- konsultowanie zamiaru wypowiedzenia, rozwiązania lub zmiany treści umowy o pracę i uzgadnianie zmian w zakresie stosunku pracy osób objętych szczególną ochroną,
- udział w procedurze wymierzania kar porządkowych.

W PKP CARGO, będącej zbiorem pracodawców, dialog społeczny odbywa się na dwóch płaszczyznach:

- na szczeblu zakładowym – pomiędzy dyrektorem zakładu Spółki a zakładowymi i międzyzakładowymi organizacjami związkowymi,
- na szczeblu Spółki – pomiędzy Zarządem a ponadzakładowymi organizacjami związkowymi oraz organizacjami szczebla zakładowego będącymi stroną ZUZP.

Podstawową formę dialogu stanowią cykliczne spotkania mające na celu omówienie bieżących, istotnych dla pracodawcy i pracowników zagadnień, odbywające się, co do zasady, na szczeblu zakładu raz w miesiącu, a na szczeblu Spółki raz na kwartał.

Zarząd wspiera rozwój dialogu opartego na zasadach przestrzegania prawa, równości stron, wzajemnego zaufania i szukania kompromisu. Równocześnie promuje ideę partnerstwa, uznając je za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji. Dostrzega korzyści z prowadzenia biznesu przy zaangażowaniu strony społecznej na rzecz podniesienia efektywności firmy i osiągnięcia wyznaczonych celów.

Spółka respektuje i doskonali zasady współdziałania partnerów społecznych, co sprzyja wdrażaniu nowoczesnych, prorozwojowych rozwiązań dla podniesienia konkurencyjności i efektywności firmy w warunkach pokoju społecznego. Przykładem działań na rzecz doskonalenia dialogu społecznego były przeprowadzone w 2017 roku, z inicjatywy strony pracodawcy, wspólnie z przedstawicielami innych spółek sektora kolejowego, Warsztaty Partnerskiego Dialogu, które przyczyniły się do zwiększenia świadomości uczestników w budowaniu kultury dialogu i współuczestniczącego przywództwa w realizacji procesów biznesowych.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do zagadnień pracowniczych.

Nabór pracowników

W 2017 r. PKP CARGO S.A. realizowało, podobnie jak w 2016 roku, wewnętrzne i zewnętrzne procesy rekrutacyjne. Poza prowadzeniem standardowych działań rekrutacyjnych mających na celu pozyskanie ekspertów i specjalistów z wiedzą teoretyczną popartą doświadczeniem zintensyfikowało działania mające na celu pozyskanie kandydatów bez doświadczenia lub z relatywnie krótką historią zatrudnienia.

W 2017 r. uruchomiono 633 rekrutacje z czego ponad 10% to rekrutacje wewnętrzne. Udział rekrutacji zakończonych zatrudnieniem do rekrutacji ogółem wynosi ponad 72%.

Do wyliczenia wskaźników wzięto pod uwagę:

- liczbę rekrutacji wewnętrznych – 67,
- liczbę rekrutacji zewnętrznych – 566.

PKP CARGO skupiając swoje procesy rekrutacyjne wokół osób z niewielkim stażem pracy, dało możliwość realnego rozwoju kompetencji i zbudowania ścieżki kariery poprzez zdobywanie pierwszych doświadczeń zawodowych oraz kształtowania postaw i zachowań zgodnych z oczekiwaniami, które PKP CARGO S.A. stawia przed pracownikami.

W 2017 r. w ramach prowadzonych działań promujących zatrudnienie w Spółce, PKP CARGO S.A. uczestniczyło w Dniu Kariery organizowanym podczas Międzynarodowych Targów TRAKO. Jest to powrót do promocji pracodawcy w środowisku szkolnym i akademickim. Działania te będą kontynuowane.

Program adaptacyjny

W 2017 r. kontynuowane były prace związane ze stworzeniem przyjaznych i optymalnych warunków każdemu nowemu pracownikowi naszej firmy.

Programy adaptacyjne dla nowych pracowników dostosowane są do specyfiki pracy odmienne w Centrali i Zakładach Spółki.

W Centrali realizowany jest program adaptacyjny „CARGO WITA”, który ma na celu organizację procesu zatrudniania i adaptacji nowego pracownika. Dzięki niemu nowozatrudnieni pracownicy poznają organizację, jej strategię, misję i wizję, strukturę oraz zasady działania.

Oprócz szkolenia adaptacyjnego i listu powitalnego, nowi pracownicy zapraszani są na szkolenie ukierunkowane na zasady postępowania. Pracownicy w ramach programu realizowali również szkolenie e-learningowe nt. „Ochrona środowiska”.

W 2017 r. program adaptacyjny „CARGO WITA” został rozszerzony o wsparcie dla pracowników. Utworzona strona intranetowa dedykowana w szczególności nowym pracownikom zawiera wszystkie niezbędne kontakty do kompetentnych osób z różnych obszarów.

W Zakładach realizowane są programy przygotowania zawodowego oparte na kwalifikacjach wymaganych od kandydatów. Dla tej grupy nowych pracowników opracowywany jest program przygotowania zawodowego obejmujący szkolenie praktyczne i teoretyczne. Powyższe szkolenia kończą się egzaminem praktycznym oraz teoretycznym. W celu systematycznego podnoszenia wiedzy zawodowej prowadzone są również szkolenia okresowe i doraźne.

Szkolenia i Rozwój

PKP CARGO S.A. dąży do uzyskania statusu organizacji uczącej się, zarządzania opartego na wiedzy i doświadczeniu oraz stosowania różnorodnych form rozwoju zawodowego, właściwych dla realizacji celów biznesowych.

W 2017 roku kontynuowano działania mające na celu rozwój zawodowy pracowników poprzez umożliwienie uczestnictwa w studiach podyplomowych, organizowanych we współpracy ze Związkiem Pracodawców Kolejowych, osadzonych w obszarze funkcjonowania spółek kolejowych. Ponadto kadra kierownicza uczestniczyła w zajęciach w ramach menedżerskich studiów podyplomowych MBA, organizowanych dla pracowników zatrudnionych w spółkach kolejowych. Ta forma wsparcia pracowników w rozwijaniu ich kompetencji cieszy się dużym uznaniem i zainteresowaniem wśród pracowników, dlatego też w kolejnym roku będziemy kontynuować współpracę z ZPK w tym zakresie.

Dodatkowo, widząc duże zainteresowanie pracowników oraz potrzebę organizacyjną, w 2017 roku uruchomiono kurs nauki języków obcych w formie zajęć indywidualnych oraz grupowych. W ramach kursu uczestnicy odbywali zajęcia z lektorem oraz otrzymali dostęp do dedykowanej platformy e-learningowej, dzięki której pracownicy mogli utrwalić pozyskane umiejętności. Kurs ten w 2017r. realizowany był w formie pilotażu, który po zakończeniu został pozytywnie oceniony. Dlatego też w kolejnym roku będziemy kontynuować działania rozwojowe polegające na nauce języków obcych rozszerzając kurs o kolejne grupy. W latach poprzednich wsparcie nauki języków obcych polegało na dofinansowaniu kosztów kursu, które ponosili pracownicy, zgodnie ze złożonymi Pracodawcy do rozpatrzenia wnioskami indywidualnymi.

W 2017 r. dbając o zapewnienie bezpiecznych warunków pracy, przeprowadzono szkolenia w zakresie BHP i pierwszej pomocy przedlekarskiej.

Kontynuowano także dzielenie się wiedzą w formie szkoleń e-learningowych, opracowywanych w całości przez pracowników Spółki.

Pracownicy Spółki uczestniczyli w szkoleniach specjalistycznych, zgodnie ze zgłaszanym potrzebami. W 2017 roku łączna liczba godzin szkoleniowych wyniosła 53 888 godzin. Zrealizowano 6 736 osoboszkoleń, tj. średnia liczba godzin na pracownika wyniosła ponad 3 godziny, w tym:

- 142 – liczba osoboszkoleń na stanowisku kierowniczym (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła ponad 2 godziny),
- 6 594 – liczba osoboszkoleń na stanowisku niekierowniczym (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 3,91 godz.), w tym 6 173 na stanowiskach robotniczych (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 3,73 godz.),
- 848 – liczba osoboszkoleń kobiet (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 1,53 godz.),
- 5 888 – liczba osoboszkoleń mężczyzn (średnia liczba godzin szkoleniowych na pracownika wyniosła 3,74 godz.),

Do wyliczenia wskaźników wzięto pod uwagę:

- Średnią liczbę godzin szkoleniowych na pracownika – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli pracownicy / całkowita liczba pracowników,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na pracownika zatrudnionego na stanowisku niekierowniczym – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli pracownicy zatrudnieni na stanowiskach niekierowniczych / całkowita liczba pracowników zatrudnionych na stanowiskach niekierowniczych,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na pracownika zatrudnionego na stanowiskach robotniczych – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli pracownicy zatrudnieni na stanowiskach robotniczych / całkowita liczba pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na kobietę – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyły kobiety / całkowita liczba kobiet,
- średnią liczbę godzin szkoleniowych na mężczyznę – liczba godzin szkoleniowych, w których uczestniczyli mężczyźni / całkowita liczba mężczyzn,
- czas jednego szkolenia 8 godzin,
- liczbę pracowników na stanowiskach kierowniczych – 560,

- liczbę pracowników na stanowiskach niekierowniczych – 16 483, w tym robotniczych – 13 238,
- liczbę kobiet – 4 432,
- liczbę mężczyzn – 12 611.

Dodatkowo PKP CARGO S.A. umożliwiło uzupełnienie wykształcenia pracownikom, partycypując w kosztach związanych z opłatą za naukę, z czego:

- 81% dotyczyło studiów wyższych, 19% studiów podyplomowych
- 90% pracowników korzystających z dofinansowania to pracownicy zatrudnieni na stanowiskach niekierowniczych, w tym 19% to stanowiska robotnicze
- 54% pracowników korzystających z dofinansowania to mężczyźni, 46% kobiety.

Roczny system ocen pracowniczych

W Centrali PKP CARGO S.A. obowiązuje roczny system ocen pracowniczych, który ma na celu wspieranie procesów biznesowych poprzez kształtowanie optymalnych kompetencji personelu pozwalających na dostosowanie się do zmieniającej się sytuacji gospodarczej.

System ocen opiera się na dokładnie zdefiniowanych kompetencjach o kluczowym znaczeniu dla całej firmy, którymi powinien się charakteryzować pracownik. Ocena tych kompetencji, a w konsekwencji pozyskanie przez uczestników wiedzy na temat swoich mocnych i słabych stron, zbudowanie planów rozwojowych uwzględniających oczekiwania pracowników i firmy, były podstawą systemu ocen.

W 2018 r. PKP CARGO S.A. planuje aktualizację systemu ocen. Nowy system skoncentruje się na budowaniu i kształtowaniu optymalnych kompetencji a wyniki oceny będą podstawą planowania rozwoju pracowników, szkoleń i innych decyzji kadrowych.

Działalność socjalna i świadczenia przejazdowe

W PKP CARGO S.A. tworzony jest Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych (ZFŚS) na zasadach wynikających z przepisów powszechnie obowiązujących i ZUZP. Działalność socjalną prowadzą odrębnie pracodawcy wchodzący w skład Spółki w oparciu o zakładowe regulaminy gospodarowania ZFŚS, uwzględniając lokalne potrzeby i preferencje załogi. Fundusz, stosownie do swoich możliwości, zaspokaja bytowe, socjalne i kulturalne potrzeby pracowników i byłych pracowników Spółki. W szczególności uprawnionymi do korzystania ze środków ZFŚS są pracownicy, emeryci i renciści oraz członkowie ich rodzin.

Decyzje o przyznaniu pomocy oraz jej wysokości podejmują komisje socjalne złożone z przedstawicieli pracodawców i zakładowych organizacji związkowych, kierując się kryteriami ustawowymi, tj. sytuacją życiową, rodzinną i materialną osób uprawnionych do korzystania z funduszu.

Środki ZFŚS przeznaczone są głównie na dofinansowanie wczasów, wczasów „pod gruszą”, wycieczek, kolonii, obozów, zimowisk, „zielonych szkół”, wycieczek szkolnych, krótkotrwałego wypoczynku, rajdów, zawodów sportowych, imprez kulturalno-oświatowych, pobytu dziecka w żłobku, klubie dziecięcym lub przedszkolu, a także kart sportowych, dzięki którym pracownicy mogą korzystać z różnych zajęć sportowo-rekreacyjnych. Udzielana jest również pomoc w formie zapomóg bytowych i losowych, którą mogą otrzymać osoby znajdujące się w szczególnie trudnej sytuacji życiowej. Uprawnieni mogą korzystać także z pożyczek na cele mieszkaniowe.

W roku 2017 dokonano odpisu na ZFŚS w Spółce dla 42 468 uprawnionych, w tym 17 223 pracowników oraz 25 245 emerytów i rencistów, a realizacja świadczeń kształtowała się w podobnych proporcjach jak w roku poprzednim.

Pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabycia ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach uruchamianych na terenie kraju. Koszt nabycia ulgowej usługi transportowej w klasie drugiej dla pracowników jest w całości ponoszony przez pracodawcę. Uprawnienia są realizowane na podstawie Porozumienia w sprawie ulgowych usług transportowych pomiędzy ZPK a przewoźnikami realizującymi kolejowe przewozy pasażerskie z dnia 27 listopada 2013 r. oraz regulacji wewnętrznych Spółki.

W 2017 r. wykupiono łącznie 28 507 ww. uprawnień, w tym:

- dla pracowników – 13 429 (78%),
- dla członków rodzin pracowników – 2 283,
- dla emerytów i rencistów kolejowych – 12 795.

Kilkaset osób rocznie (322 wnioski w 2016 r., 265 wniosków w 2017 r.) decyduje się na zakup biletu międzynarodowego, który za symboliczną opłatą umożliwia podróżowanie po Europie i wybranych krajach Azji.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do środowiska naturalnego

Przyjęta przez Spółkę polityka środowiskowa jest spójnym elementem Polityki PKP CARGO S.A. w zakresie ZSZ i obejmuje:

- ochronę środowiska naturalnego poprzez promocję i realizację ekologicznej formy transportu i zapobieganie zanieczyszczeniom,
- racjonalne użytkowanie surowców, materiałów i energii i wody zgodnie z wymaganiami prawnymi zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju,
- podnoszenie świadomości pracowników w zakresie odpowiedzialności za jakość środowiska naturalnego

Rezultat stosowania tych polityk to:

- prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów przy użyciu taboru spełniającego wymogi środowiskowe;
- inwestycje w zakupy nowego taboru i modernizacje taboru użytkowanego, jak też w zaplecze utrzymaniowe i naprawcze oraz w jego wyposażenie do diagnostyki taboru, co skutkuje wysokimi standardami utrzymania taboru i ochroną środowiska przed ewentualnymi skutkami awarii i wypadków taboru;
- zgodność prowadzonych działań z obowiązującymi przepisami prawnymi- adekwatnie do potrzeb aktualizowane są lub uzyskiwane decyzje na gospodarcze korzystanie ze środowiska, zgodność z przepisami zewnętrznymi i wewnętrznymi wytycznymi sprawdzana jest podczas audytów oraz kontroli wewnętrznych i zewnętrznych;
- minimalizacja wpływu na środowisko naturalne, ograniczanie ilości emitowanych do środowiska substancji i zanieczyszczeń - co roku tworzony jest program działań środowiskowych, realizacja którego przynosi efekty w postaci zmniejszania wskaźników zużycia paliwa trakcyjnego, energii elektrycznej i zużycia wody; działamy także w kierunku podwyższenia efektywności energetycznej naszych instalacji, sukcesywnie likwidujemy stare kotłownie węglowe zmieniając je na źródła oparte na oleju i gazie lub na nowoczesne kotłownie na paliwa stałe;
- Świadomość ekologiczna naszych pracowników każdego roku rośnie - pracownicy są regularnie szkoleni w zakresie adekwatnym do zagrożeń środowiskowych, z jakimi mają do czynienia na swoich stanowiskach pracy (elementy ochrony środowiska pracowników odpowiedzialnych za wykonywanie zadań związanych z przewozem towarów, nadzorem i utrzymaniem instalacji powodujących emisje do środowiska oraz gospodarką odpadami; kadra zajmująca się sprawami ochrony środowiska uczestniczy w szkoleniach specjalistycznych z prawa ochrony środowiska)

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do poszanowania praw człowieka – polityka antymobbingowa

Mając na uwadze ustawowy obowiązek przeciwdziałania mobbingowi wynikający z Kodeksu pracy, jak również dostrzegając potrzebę zwalczania wszelkich praktyk dyskryminacyjnych, przestrzegania zasad etyki przez każdego pracownika oraz kształtowania właściwych stosunków międzyludzkich w środowisku pracy, w PKP CARGO S.A. wprowadzone zostały zasady przeciwdziałania mobbingowi. W oparciu o regulację wewnętrzną wdrożono szereg działań o charakterze organizacyjnym, prawnym, informacyjnym i kulturowym, stwarzając podstawy wewnętrznej polityki antymobbingowej realizowanej w Spółce. Obowiązek przeciwdziałania mobbingowi został zamieszczony w regulaminach pracy obowiązujących u pracodawców wchodzących w skład PKP CARGO S.A. W każdym zakładzie i Centrali zostały powołane Komisje Antymobbingowe oraz Mężowie Zaufania, tworząc tym samym warunki do nieskrępowanego, z zachowaniem zasady poufności, złożenia skargi przez każdego pracownika, który uważa, że jest mobbingowany, bądź zauważył przejawy mobbingu, a następnie sprawnego, obiektywnego rozpatrzenia każdego zgłoszonego przypadku wraz z wyciągnięciem odpowiednich wniosków.

Niezależnie od ciągłego doskonalenia przyjętych w Spółce procedur antymobbingowych, szczególnie nacisk w toku realizowanej polityki przeciwdziałania mobbingowi kładziony jest na działania zapobiegawcze, zwłaszcza w sferze edukacyjno-informacyjnej, polegające na poszerzeniu wiedzy o zjawisku mobbingu oraz podnoszeniu świadomości załogi w szerszym aspekcie, uwzględniającym preferowane w firmie postawy etyczne, kulturę organizacji czy umiejętności rozwiązywania konfliktów.

Temu celowi służą m. in.:

- szkolenia pracowników ze szczególnym uwzględnieniem stanowisk kierowniczych,
- udostępnianie pracownikom materiałów informacyjnych na temat mobbingu przy pomocy strony intranetowej,
- sygnalizowanie zagrożenia ochrony przed mobbingiem u pracodawcy w trakcie szkoleń z zakresu bhp,
- udostępnienie adresu e-mail do zgłaszania przypadków mobbingu.

W zależności od oceny skuteczności stosowanych w Spółce rozwiązań oraz bieżących potrzeb, metody zwalczania przejawów mobbingu oraz stosowane w tym zakresie środki profilaktyczne są stale rozwijane.

Polityka stosowana przez PKP CARGO S.A. w odniesieniu do przeciwdziałania korupcji i łapownictwu

Z dniem 1 stycznia 2018r. weszła w życie Decyzja Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 31 października 2017r. - „Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi w Spółce PKP CARGO S.A.” Niniejsza procedura reguluje:

- sposób zgłaszania przypadków korupcji lub podejrzenia korupcji;
- rejestrowanie zdarzeń korupcyjnych;
- postępowanie ze stwierdzonymi przypadkami korupcji;
- postępowanie wobec osób zgłaszających przypadki korupcji;
- informowanie Zarządu o przypadkach korupcji;
- zgłaszanie przypadków korupcji organom ścigania oraz współpraca z tymi organami;
- analizowanie przypadków korupcji;
- zapobieganie ponownemu występowaniu przypadków korupcji;
- współpracę z otoczeniem, partnerami, kontrahentami i instytucjami administracji;
- współpraca z komórkami wewnętrznymi PKP CARGO S.A.

Procedura obowiązuje wszystkich pracowników spółki PKP CARGO S. A., jak również osoby wchodzące w skład Zarządu. Ponadto procedura reguluje status Sygnalisty, jak również politykę przyjmowania i wręczania prezentów.

Realizacją polityki antykorupcyjnej jest „Procedura postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi spółce PKP CARGO S.A.”.

10.2.4 Procedury należytej staranności

PKP CARGO prowadzi odpowiedzialną politykę w zakresie ochrony środowiska i dokłada należytej staranności, aby prowadzona przez nią działalność była zgodna z wymogami prawnymi i wewnętrznymi zobowiązaniami. Ryzyko w ochronie środowiska jest oceniane i ustalono sposoby jego ograniczania. Ustanowiono sposoby zapobiegania niekorzystnym wpływom na środowisko, zasady prawidłowej eksploatacji urządzeń ochrony środowiska oraz sprawne procedury awaryjne.

Sprawy ochrony środowiska zostały powierzone pracownikom kompetentnym dzięki wykształceniu, przeszkoleniu i doświadczeniu. Pracownicy pionu ochrony środowiska zostali wyposażeni w specjalistyczny program (Centralny System Informacji o Środowisku; ATMOTERM S.A.) do gromadzenia danych o zakresie korzystania ze środowiska, naliczania opłat za gospodarcze korzystanie ze środowiska oraz raportowania zgodnie z obowiązującymi wymogami prawa oraz w serwis internetowy stanowiący zbiór aktualnych informacji z zakresu prawa ochrony środowiska. Dzięki umiejętnościom i narzędziom jakie posiadają pracownicy, możliwa jest regularna analiza danych środowiskowych pod kątem prawidłowości działania systemu i reagowanie w sytuacjach wymagających podjęcia działań.

Pracownicy nie związani z pionem ochrony środowiska, otrzymują jasne wytyczne i procedury postępowania chroniącego środowisko (szkolenia, instrukcje, regulaminy itp.) oraz mają dostęp do informacji o obowiązujących przepisach i wpływie na środowisko. Prawidłowość stosowania ustalonych w ochronie środowiska zasad oraz realizacji wytycznych decyzji i zezwoleń, jest sprawdzana w toku kontroli i audytów prowadzonych na terenie działania poszczególnych zakładów.

W odniesieniu do kwestii społecznych, pracowniczych oraz poszanowania praw człowieka, PKP CARGO nie przyjęło sformalizowanego dokumentu polityk, natomiast stosuje praktyki i regulacje opisane w punkcie dotyczącym polityk stosowanych przez PKP CARGO.

10.2.5 Ryzyka związane z działalnością PKP CARGO S.A. i zarządzanie tymi ryzykami

W dniu 24 stycznia 2017 r. Zarząd PKP CARGO S.A. przyjął Uchwałę o wprowadzeniu do stosowania „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.”. Na mocy tej uchwały połączone zostały dwa, działające dotychczas odrębnie, systemy zarządzania ryzykiem: system zarządzania ryzykiem biznesowym oraz system związany z bezpieczeństwem informacji, wynikający z normy ISO 27001. Biuro Kontroli Wewnętrznej i Audytu wraz z Biurem Bezpieczeństwa zostały zobowiązane do sprawowania nadzoru nad wdrożeniem i realizacją postanowień Polityki.

Proces zarządzania ryzykiem przenika przez całą organizację i każdy, w miarę swoich możliwości, zarządza ryzykiem. Poszczególne role jednak się zmieniają się wraz z hierarchią.

Podstawowym zadaniem Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO (KARN) jest badanie prawidłowości i efektywności wykonywania wewnętrznych kontroli finansowych w Spółce, a także monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej, audytu wewnętrznego oraz zarządzania ryzykiem. KARN dokonuje oceny systemu zarządzania ryzykiem.

Zarząd PKP CARGO odpowiada za zarządzanie ryzykiem w oparciu o przyjętą strategię Grupy PKP CARGO, a przede wszystkim wyznacza kierunki rozwoju oraz podejmuje decyzje dotyczące planów postępowania z ryzykiem.

Dyrektor Zakładu bądź Biura jest odpowiedzialny za zarządzanie ryzykiem w podlegającym mu obszarze. Odpowiedzialnością jest zidentyfikowanie ryzyk pojawiających się w jego działalności, przeanalizowanie ich i dokonanie oceny, a następnie porównanie z oczekiwanymi wynikami. W zależności od uzyskanych wyników porównania, podejmowane są różne działania zmierzające bądź do zachowania status quo, bądź do zmniejszenia poziomu ryzyka. Pracownicy PKP CARGO są zobowiązani do przestrzegania postanowień Polityki w zakresie swoich kompetencji.

W Polityce wyznaczony został Lider Ryzyka – osoba, której zadaniem jest koordynowanie wszystkich spraw związanych z zarządzaniem ryzykiem. Gromadzenie informacji, ich analiza, a następnie raportowanie Zarządowi i KARN.

Ryzyka, które są szczególnie istotne, poddane zostały szczególnemu monitoringowi. W odniesieniu do ryzyk wskazanych przez Członków Zarządu, zaprojektowane zostały wskaźniki, które obrazują poziom ryzyka. Obecnie monitorowanych jest 26 wskaźników. Raz w miesiącu Zarząd PKP CARGO otrzymuje raport, w którym wskazane są poziomy wskaźników (neutralny, alarmowy i katastroficzny), tendencja panująca w danym wskaźniku oraz informacja na temat przyczyn zaistniałych odchyleń oraz działań podejmowanych przez właścicieli ryzyka w związku z odchyleniami.

Wskaźniki w większości przypadków mają charakter ilościowy i przedstawiają informację, która jest weryfikowalna i bez ponoszenia nadmiernych kosztów wygenerowana z systemów informatycznych PKP CARGO. Zarząd PKP CARGO ma możliwość zmiany monitorowanych wskaźników w zależności od swoich potrzeb informacyjnych. Polityka została opracowana w oparciu o postanowienia normy ISO 31000 „Zarządzanie ryzykiem”.

Proces oceny ryzyka odbywa się co najmniej raz w roku, w ramach prowadzonej samooceny. W jej trakcie właściciele ryzyk identyfikują ryzyka w swoim obszarze oraz aktywują informacje, w odniesieniu do ryzyk związanych z bezpieczeństwem informacji oraz planują działania zmierzające do obniżenia poziomu ryzyka w przypadku, gdy poziom ryzyka jest nieakceptowalny. W przypadku, gdy zaistnieją okoliczności istotnie wpływające na poziom ryzyka, właściciel ryzyka powinien dokonać samooceny przed upływem roku.

Proces oceny odbywa się w trzech etapach: rozpoczyna się identyfikacją ryzyka, następnie ryzyko jest analizowane, a otrzymane wyniki porównywane są z oczekiwaniami i od tego zależy dalsze postępowanie z ryzykiem. Ryzyko może zostać zaakceptowane lub właściciel ryzyka przygotowuje Plan postępowania z ryzykiem.

W odniesieniu do ryzyk związanych z bezpieczeństwem informacji, w odniesieniu do aktywów, które zostały przez właścicieli uznane za krytyczne, tworzy się Plany ciągłości działania. Właściciel aktywa jest odpowiedzialny za utrzymanie, aktualizację i testowanie Planu. Cykliczność procesu zakłada jego ciągłe zmiany mające na celu doskonalenie.

Wśród istotnych ryzyk związanych z działalnością jednostki (zagadnienia społeczne, zagadnienia pracownicze, poszanowanie praw człowieka) należy wymienić:

Dialog społeczny

Sformalizowanie zasad współdziałania ze związkami zawodowymi w Spółce poprzez wdrożenie regulacji wewnętrznych, wśród których kluczowe znaczenie ma „Porozumienie w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych przez zakłady PKP CARGO” zawarte w dniu 14 lutego 2005 r., pozwoliło na uporządkowanie i usprawnienie obszaru dialogu społecznego. Wynikające z przyjętych wspólnie przez strony dialogu systematyczne spotkania, odrębnie na szczeblu Spółki i zakładu, oraz wzajemne informowanie się partnerów społecznych o istotnych dla strony pracodawcy i załogi sprawach, zapobiega sytuacjom konfliktowym i sporom, zapewniając realizację procesów biznesowych w warunkach pokoju społecznego. Funkcjonowanie procedur dialogu społecznego jest monitorowane i w zależności od oceny proponowana jest stronie społecznej modyfikacja wspólnych zapisów.

Zasiadanie przedstawicieli pracowników w organach korporacyjnych PKP CARGO z jednej strony stwarza ryzyko w obszarze ochrony informacji, jednakże z drugiej strony pozytywnie wpływa na funkcjonowanie. Będąc istotną formą partycypacji pracowników w procesie zarządzania, przenosi część odpowiedzialności za losy firmy na stronę społeczną, podnosi poziom świadomości ekonomicznej załogi oraz oceny możliwości spełnienia ewentualnych żądań związkowych.

Polityka socjalna i ulgowe usługi transportowe

Tworzenie Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych i gospodarowanie jego środkami samodzielnie przez pracodawców, przy współdziałaniu z przedstawicielami załogi, stwarza optymalne warunki zaspokajania socjalnych i bytowych potrzeb pracowników oraz byłych pracowników i członków ich rodzin, gwarantując kierowanie pomocy zgodnie z obowiązującymi regulacjami, jak również lokalnymi potrzebami i specyfiką danego zakładu.

Uprawnienia do ulgowych usług transportowych stanowią jeden z podstawowych, ukształtowanych historycznie, bodźców pozapłacowych pracowników Spółki, odgrywając nadal istotną rolę w procesie rekrutacji oraz integracji pracowników z firmą.

Polityka antymobbingowa

Wprowadzone regulacje antymobbingowe tworzą filar całego pakietu przedsięwzięć zmierzających do minimalizowania zjawisk mobbingu. Stworzenie instytucjonalnych podstaw zwalczania mobbingu w formie wyłanianego przez załogę Męża Zaufania

oraz powoływanej decyzją Prezesa Zarządu Komisji Antymobbingowej, w połączeniu z aktywnością tych organów i nadzorem sprawowanym przez Dyrektora Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi, pozwala na sprawne funkcjonowanie procedury skargowej i prowadzenie skutecznych działań prewencyjnych.

Środowisko naturalne

Kluczowe ryzyka w ochronie środowiska:

- ryzyko niespełnienia wymogów prawnych w zakresie ochrony środowiska - konsekwencje prawne i finansowe (kary, koszty rekultywacji środowiska, opłaty podwyższone za korzystanie ze środowiska) w przypadku stwierdzenia niezgodności przez organy kontrolne ochrony środowiska) - negatywny wpływ na wizerunek organizacji, w przypadku wystąpienia nieprawidłowości, skażenia środowiska, korzystania ze środowiska bez wymaganych decyzji, pozwoleń, zezwoleń i zgłoszeń oraz bez wymaganej ewidencji odpadów i sprawozdawczości;
- ryzyko niespełnienia wymogów normy PN-EN ISO14001:2015 - stwierdzenie niezgodności krytycznej w czasie audytu 3 strony i utrata certyfikatu ZSZ w zakresie normy PN-EN ISO 14001

Ryzyka te zostały zdefiniowane w ramach „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” Wg. kryterium prawdopodobieństwa, wystąpienie ryzyka jest mało prawdopodobne, natomiast wg. kryterium następstw ryzyka oceniono jako poważne. Reakcją na ryzyko jest działanie.

W ramach zarządzania ryzykiem corocznie zbierane są informacje o korzystaniu ze środowiska oraz identyfikowane ryzyka dla każdego obszaru. Określono metody postępowania z ryzykiem, których celem jest eliminowanie lub obniżanie ryzyka do wartości akceptowalnej. Aktualizacji podlegają wewnętrzne procedury ZSZ i wytyczne wewnętrzne dotyczące ochrony środowiska (Instrukcja postępowania w PKP CARGO z eksploatowanymi instalacjami i urządzeniami powodującymi emisje oraz z wytwarzanymi odpadami). Prowadzone są rejestry pozwoleń wymaganych w związku z korzystaniem ze środowiska. Spółka organizuje okresowe szkolenia specjalistyczne dla pionu ochrony środowiska. Pracownicy posiadają bieżący dostęp do przepisów prawnych.

Przeciwdziałanie korupcji i łapownictwu

W celu zagwarantowania bezpieczeństwa ekonomicznego zleca się przeprowadzenie wywiadów gospodarczych, mających uchronić PKP CARGO przed utratą wizerunku oraz stratami finansowymi. Minimalizacja ryzyka odbywa się poprzez wprowadzenie Procedury postępowania z zagrożeniami korupcyjnymi, jak również poprzez wprowadzenie statusu sygnalisty i powołania Compliance Officer'a odpowiedzialnego za wyjaśnianie nieprawidłowości. Sygnalistami mogą być zarówno pracownicy PKP CARGO, jak również osoby/podmioty spoza Spółki, a które z nią współpracują (klienci, kontrahenci, dostawcy itp.).

11. Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta i spółek Grupy

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

Niniejszy Raport Roczny został autoryzowany przez Zarząd PKP CARGO S.A. w dniu 15 marca 2018 r.

Zarząd Spółki

Krzysztof Mamiński
p.o. Prezesa Zarządu

Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 15 marca 2018 roku

O Ś W I A D C Z E N I E

Zarządu PKP CARGO S.A. w sprawie zgodności Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku oraz sprawozdania Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. za rok obrotowy 2017

Ja niżej podpisany oświadczam, że wedle mojej najlepszej wiedzy, Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku i dane porównywalne sporządzone zostały zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości, oraz że odzwierciedlają w sposób prawdziwy, rzetelny i jasny sytuację majątkową i finansową oraz wynik finansowy PKP CARGO S.A.

Oświadczam ponadto, iż Sprawozdanie Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. w 2017 roku zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć oraz sytuacji PKP CARGO S.A., w tym opis podstawowych zagrożeń i ryzyka.

Zarząd Spółki

.....
Krzysztof Mamiński
p.o. Prezes Zarządu

.....
Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

.....
Witold Bawor
Członek Zarządu

.....
Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 15 marca 2018 roku

O Ś W I A D C Z E N I E

Zarządu PKP CARGO S.A. w sprawie wyboru podmiotu uprawnionego do badania Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku

Ja niżej podpisany oświadczam, że podmiot uprawniony do badania rocznego sprawozdania finansowego, dokonujący badania Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony dnia 31 grudnia 2017 roku, został wybrany zgodnie z przepisami prawa, oraz że podmiot ten oraz biegli rewidenci dokonujący tego badania spełniali warunki do wydania bezstronnej i niezależnej opinii o badanym rocznym sprawozdaniu finansowym, zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami zawodowymi.

Zarząd Spółki

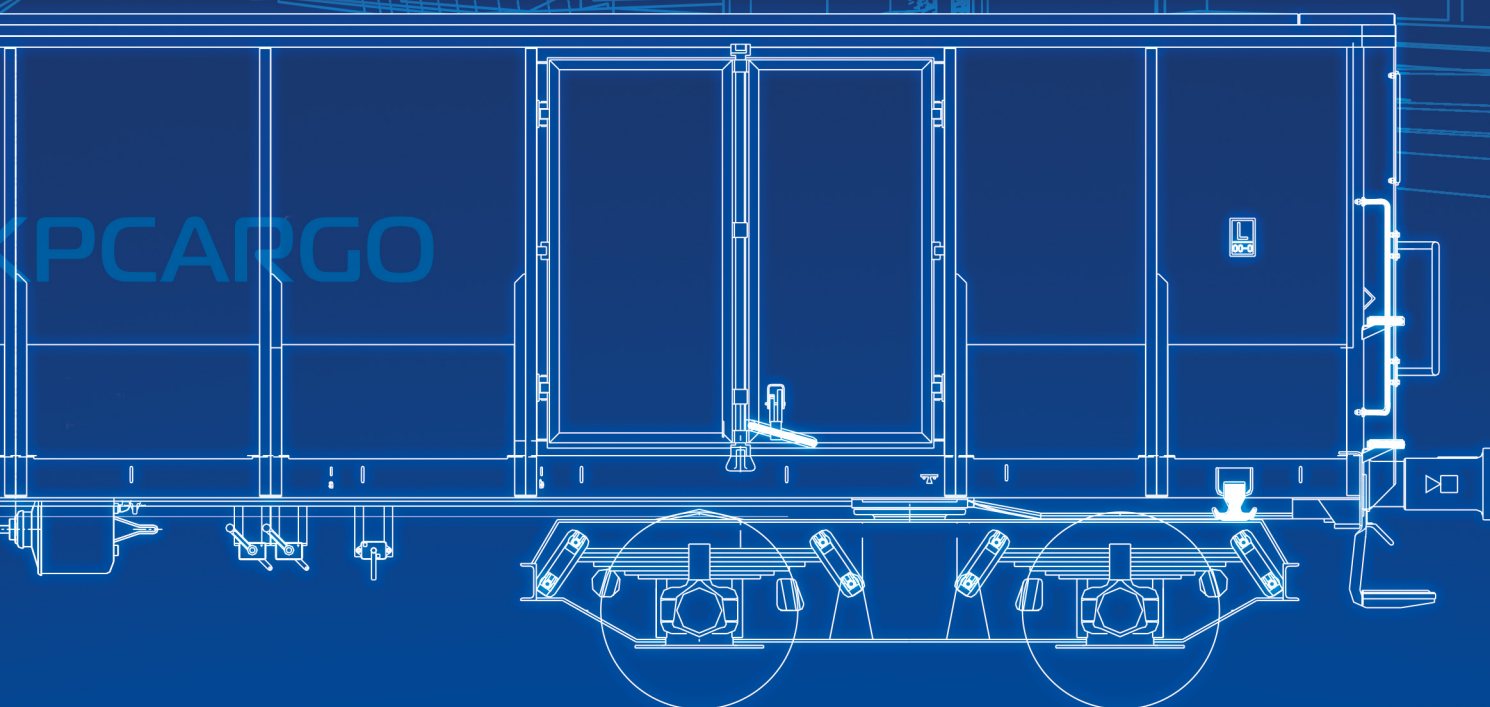
.....
Krzysztof Mamiński
p.o. Prezes Zarządu

.....
Grzegorz Fingas
Członek Zarządu

.....
Witold Bawor
Członek Zarządu

.....
Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 15 marca 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