

RAPORT PÓŁROCZNY H1 2020



Skonsolidowany raport półroczny
GRUPY KAPITAŁOWEJ **PKP CARGO**
za I półrocze 2020 roku



RAPORT NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA Z PRZEGLĄDU ŚRÓDROCZNEGO SKRÓCONEGO JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO

DLA AKCJONARIUSZY ORAZ RADY NADZORCZEJ PKP CARGO SA

Wprowadzenie

Przeprowadziliśmy przegląd załączonego śródrocznego skróconego jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO SA („Spółka”) z siedzibą w Warszawie, przy ul. Grójeckiej 17, na które składają się śródroczne jednostkowe sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 30 czerwca 2020 roku, śródroczne jednostkowe sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów za okres od 1 stycznia 2020 roku do 30 czerwca 2020 roku, śródroczne jednostkowe sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym za okres od 1 stycznia 2020 roku do 30 czerwca 2020 roku, śródroczne jednostkowe sprawozdanie z przepływów pieniężnych za okres od 1 stycznia 2020 roku do 30 czerwca 2020 roku oraz inne noty objaśniające („śródroczne skrócone jednostkowe sprawozdanie finansowe”).

Kierownik Spółki jest odpowiedzialny za sporządzenie i przedstawienie śródrocznego skróconego jednostkowego sprawozdania finansowego zgodnie z wymogami Międzynarodowego Standardu Rachunkowości 34 *Śródroczna sprawozdawczość finansowa* ogłoszonego w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej.

My jesteśmy odpowiedzialni za sformułowanie wniosku na temat śródrocznego skróconego jednostkowego sprawozdania finansowego na podstawie przeprowadzonego przez nas przeglądu.

Zakres przeglądu

Przegląd przeprowadziliśmy zgodnie z Krajowym Standardem Przeglądu 2410 w brzmieniu Międzynarodowego Standardu Usług Przeglądu 2410 *Przegląd śródrocznych informacji finansowych przeprowadzony przez niezależnego biegłego rewidenta* jednostki przyjętym uchwałą Krajowej Rady Biegłych Rewidentów.

Przegląd sprawozdania finansowego polega na kierowaniu zapytań przede wszystkim do osób odpowiedzialnych za kwestie finansowe i księgowe, przeprowadzaniu procedur analitycznych i innych procedur przeglądu.

Przegląd ma istotnie węższy zakres niż badanie przeprowadzane zgodnie z Krajowymi Standardami Rewizji Finansowej w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania. Na skutek tego przegląd nie wystarcza do uzyskania pewności, że wszystkie istotne kwestie, które zostałyby zidentyfikowane w trakcie badania, zostały ujawnione. W związku z tym nie wyrażamy opinii z badania na temat tego śródrocznego skróconego jednostkowego sprawozdania finansowego.

Wniosek

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

BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. z siedzibą w Warszawie
wpisana na listę firm audytorskich pod numerem 3355

w imieniu której biegły rewident dokonał przeglądu sprawozdania finansowego



Signed by /
Podpisano przez:

Marcin Krupa

Date / Data:
2020-08-19 15:33

Marcin Krupa
Biegły Rewident
nr w rejestrze 11142



Signed by /
Podpisano przez:

André Helin

Date / Data:
2020-08-19 15:41

dr André Helin
Prezes Zarządu
Biegły Rewident nr ewid. 90004

Warszawa, 19 sierpnia 2020 roku

Śródroczne Skrócone Jednostkowe
Sprawozdanie Finansowe **PKP CARGO S.A.**
za okres 6 miesięcy zakończony
dnia 30 czerwca 2020 roku

sporządzone zgodnie z MSSF UE



Spis treści

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	4
ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Spółki	6
1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego	7
1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	7
1.4 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Spółki	8
1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	9
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	11
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	11
2.2 Koszty operacyjne	13
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	14
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	15
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	15
3.1 Podatek dochodowy	15
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	17
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	17
4.2 Kapitał własny	19
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	19
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	20
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	20
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	22
5.3 Inwestycje w jednostkach powiązanych	23
5.4 Zapasy	24
5.5 Należności handlowe	24
5.6 Aktywa finansowe	24
5.7 Pozostałe aktywa	25
5.8 Zobowiązania inwestycyjne	25
5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	25
5.10 Pozostałe rezerwy	26
5.11 Pozostałe zobowiązania	27
6. Instrumenty finansowe	27
6.1 Instrumenty finansowe	27
7. Noty pozostałe	30
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	30
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	31
7.3 Zobowiązania warunkowe	32
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	32
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	32

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	
Przychody z tytułu umów z klientami	1 414,1	670,5	1 828,2	868,5	Nota 2.1
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(211,1)	(101,4)	(250,9)	(106,9)	Nota 2.2
Usługi dostępu do infrastruktury	(242,5)	(116,2)	(290,8)	(143,3)	
Pozostałe usługi	(140,0)	(65,7)	(157,3)	(76,3)	Nota 2.2
Koszty świadczeń pracowniczych	(654,8)	(315,9)	(683,3)	(354,7)	Nota 2.2
Pozostałe koszty	(75,0)	(32,6)	(91,3)	(46,4)	Nota 2.2
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	41,7	39,0	(2,4)	1,0	Nota 2.3
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	132,4	77,7	352,2	141,9	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(312,8)	(155,1)	(285,8)	(144,5)	Nota 2.2
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(180,4)	(77,4)	66,4	(2,6)	
Przychody i (koszty) finansowe	22,4	43,6	4,4	19,2	Nota 2.4
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(158,0)	(33,8)	70,8	16,6	
Podatek dochodowy	37,1	15,3	(13,7)	(1,2)	Nota 3.1
ZYSK / (STRATA) NETTO	(120,9)	(18,5)	57,1	15,4	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	(29,3)	14,9	8,4	8,3	Nota 6.1
Podatek dochodowy	5,6	(2,8)	(1,6)	(1,6)	Nota 3.1
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(23,7)	12,1	6,8	6,7	
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(52,0)	(52,0)	(12,4)	(12,4)	Nota 5.9
Podatek dochodowy	9,9	9,9	2,4	2,4	Nota 3.1
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	(0,7)	(0,7)	0,7	0,7	Nota 6.1
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(42,8)	(42,8)	(9,3)	(9,3)	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(66,5)	(30,7)	(2,5)	(2,6)	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(187,4)	(49,2)	54,6	12,8	
Zysk / (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	
Zysk / (strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(2,70)	(0,41)	1,27	0,34	

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/06/2020	31/12/2019	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	3 894,2	3 892,3	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	483,7	492,9	<i>Nota 5.1</i>
Prawa do użytkowania aktywów	671,7	704,0	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach powiązanych	807,0	807,0	<i>Nota 5.3</i>
Należności leasingowe	19,2	19,7	
Aktywa finansowe	5,1	7,4	<i>Nota 5.6</i>
Pozostałe aktywa	25,9	39,9	<i>Nota 5.7</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	118,4	67,3	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	6 025,2	6 030,5	
Zapasy	71,3	79,2	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	350,0	391,4	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	1,3	1,2	
Należności z tytułu podatku dochodowego	1,8	50,8	
Aktywa finansowe	18,4	4,8	<i>Nota 5.6</i>
Pozostałe aktywa	87,7	82,4	<i>Nota 5.7</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	354,1	380,0	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	884,6	989,8	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	4,1	-	
AKTYWA RAZEM	6 913,9	7 020,3	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	744,7	744,7	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(128,3)	(61,8)	
Zyski zatrzymane	167,3	288,2	
Kapitał własny razem	3 023,0	3 210,4	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	2 038,8	1 920,0	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania inwestycyjne	166,6	153,6	<i>Nota 5.8</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	638,9	585,4	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe zobowiązania finansowe	0,1	-	
Zobowiązania długoterminowe razem	2 844,4	2 659,0	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	322,3	336,5	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	241,1	233,5	
Zobowiązania inwestycyjne	156,4	249,5	<i>Nota 5.8</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	123,6	100,1	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe rezerwy	26,7	33,4	<i>Nota 5.10</i>
Pozostałe zobowiązania finansowe	0,5	2,2	
Pozostałe zobowiązania	175,9	195,7	<i>Nota 5.11</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 046,5	1 150,9	
Zobowiązania razem	3 890,9	3 809,9	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 913,9	7 020,3	

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego				Kapitał własny razem
			Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających	Zyski zatrzymane	
1/01/2020	2 239,3	744,7	(12,2)	(55,8)	6,2	288,2	3 210,4
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(120,9)	(120,9)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	(0,7)	(42,1)	(23,7)	-	(66,5)
Całkowite dochody razem	-	-	(0,7)	(42,1)	(23,7)	(120,9)	(187,4)
30/06/2020	2 239,3	744,7	(12,9)	(97,9)	(17,5)	167,3	3 023,0
1/01/2019 (zbadane)	2 239,3	596,7	(12,9)	(18,4)	(1,4)	511,3	3 314,6
Efekt wdrożenia MSSF 16	-	-	-	-	-	0,4	0,4
1/01/2019 (przekształcone)	2 239,3	596,7	(12,9)	(18,4)	(1,4)	511,7	3 315,0
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	57,1	57,1
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	0,7	(10,0)	6,8	-	(2,5)
Całkowite dochody razem	-	-	0,7	(10,0)	6,8	57,1	54,6
Dywidendy	-	-	-	-	-	(67,2)	(67,2)
Pozostałe zmiany za okres	-	148,0	-	-	-	(148,0)	-
30/06/2019	2 239,3	744,7	(12,2)	(28,4)	5,4	353,6	3 302,4

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(158,0)	70,8	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	312,8	285,8	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	(32,5)	(12,0)	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,4	0,5	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	51,4	(17,5)	
Zmiany w kapitale obrotowym	94,5	9,0	
Pozostałe korekty	(57,1)	(11,0)	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	211,5	325,6	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(357,9)	(481,2)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	25,3	10,3	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	58,3	-	
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	-	200,0	
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	1,9	4,1	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(272,4)	(266,8)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu	(41,3)	(35,4)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	285,5	-	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(171,7)	(112,7)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(25,4)	(20,5)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	11,3	45,5	
Wpływ / (wypływ) w ramach cash pool	(20,4)	(21,2)	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(3,0)	(3,2)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	35,0	(147,5)	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(25,9)	(88,7)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	380,0	222,4	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	354,1	133,7	<i>Nota 4.3</i>
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	22,9	16,6	<i>Nota 4.3</i>



NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO ŚRÓDROCZNEGO SKRÓCONEGO JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO

1. Informacje ogólne

1.1 Podstawowe informacje o działalności Spółki

Informacje o Spółce

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repertorium A Nr 1287/2001). 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.

Skład organów zarządczych i nadzorujących Spółki oraz struktura akcjonariatu Spółki na dzień 30 czerwca 2020 roku zostały zaprezentowane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2020 roku odpowiednio w [Rozdziałach 3.1](#) oraz [3.3](#).

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



Informacje o Grupie Kapitałowej

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

Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodzi PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 19 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiada udziały w 3 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.

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

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego

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

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie ze zbadanym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. za rok zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzonym według MSSF UE.

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

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

Działalność Spółki nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

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

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

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe podlegało przeglądowi biegłego rewidenta. Pozycje jednostkowego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2019 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za rok zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzonego według MSSF UE.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd w dniu 19 sierpnia 2020 roku.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

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

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

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany w zakresie referencji do Założeń Konceptyjnych MSSF	1 stycznia 2020 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” i MSR 8 „Zasady (polityka) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych i korygowanie błędów” - definicja terminu istotny	1 stycznia 2020 roku
Poprawki do MSSF 9 „Instrumenty finansowe”, MSSF 7 „Instrumenty finansowe - ujawnianie informacji” oraz MSR 39 „Instrumenty finansowe: ujmowanie i wycena” - reforma IBOR	1 stycznia 2020 roku
Zmiany do MSSF 3 „Połączenia jednostek gospodarczych” – definicja przedsięwzięcia	1 stycznia 2020 roku

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

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (cd.)

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

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różni się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które według stanu na dzień 30 czerwca 2020 roku nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie. W ocenie Zarządu Spółki zatwierdzenie przez UE poniższych standardów nie spowoduje konieczności istotnej modyfikacji zasad rachunkowych stosowanych przez Spółkę:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSSF 16 „Leasing” - Koncesje czynszowe związane z Covid-19	1 czerwca 2020 roku
Zmiany do MSSF 4 „Umowy ubezpieczeniowe” - odroczenie MSSF 9	1 stycznia 2021 roku
Zmiany do MSSF 3 „Połączenia jednostek gospodarczych”, MSR 16 "Rzeczowe aktywa trwałe", MSR 37 "Rezerwy, zobowiązania warunkowe i aktywa warunkowe"	1 stycznia 2022 roku
Roczne poprawki do MSSF cykl 2018-2020 (MSSF 1, MSSF 9, MSSF 16 oraz MSR 41)	1 stycznia 2022 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” - klasyfikacja zobowiązań jako krótkoterminowe lub długoterminowe	1 stycznia 2023 roku
MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe”	1 stycznia 2023 roku

1.4 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Spółki

Utrata wartości aktywów trwałych Spółki

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku, w wyniku pandemii COVID-19, Spółka odnotowała niższe wyniki finansowe od oczekiwanych w związku z czym na dzień 30 czerwca 2020 roku przeprowadzony został test na trwałą utratę wartości aktywów. W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość bilansową testowanych aktywów, wobec czego Spółka nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów na dzień 30 czerwca 2020 roku. Szczegółowe informacje w zakresie testu na trwałą utratę wartości zostały opisane w **Nocie 1.5** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Ocena oczekiwanych strat kredytowych

Spółka przeprowadziła analizę wpływu pandemii COVID-19 na kalkulację oczekiwanych strat kredytowych pod kątem uwzględnienia dodatkowego ryzyka kredytowego związanego z obecną sytuacją gospodarczą, która może spowodować pogorszenie sytuacji płynnościowej kontrahentów, a tym samym wpłynąć na odzyskiwalność należności handlowych. Na podstawie analizy dotychczasowych spłat należności Spółka zaobserwowała, iż poziom spłaty należności handlowych prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej na dzień 30 czerwca 2020 roku nie uległ istotnej zmianie w stosunku do poprzednich okresów. Część należności handlowych jest ponadto objęta zabezpieczeniami. Spółka jest w stałym kontakcie z kluczowymi kontrahentami i nie ma sygnałów świadczących o istotnym wzroście ryzyka niespłacalności należności. Biorąc pod uwagę powyższe oraz z uwagi na niepewność prognoz dotyczących rozwoju pandemii i ich wpływu na otoczenie gospodarcze, Spółka nie dysponuje danymi, na bazie których mogłaby oszacować dodatkowe ryzyko kredytowe, a tym samym nie zidentyfikowała przesłanek do zmiany szacunków przyjętych do oceny oczekiwanych strat kredytowych na dzień 30 czerwca 2020 roku. Spółka na bieżąco analizuje sytuację i w razie zaistnienia przesłanek dokona aktualizacji założeń przyjętych w modelu kalkulacji oczekiwanych strat kredytowych.

Wpływ na koszty świadczeń pracowniczych

W dniu 7 maja 2020 roku Spółka podpisała porozumienia z organizacjami związkowymi w zakresie obniżenia wymiaru czasu pracy pracowników o 10%, jednak nie więcej niż do 0,5 etatu w okresie od 1 czerwca 2020 roku do 31 sierpnia 2020 roku. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy przysługuje wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie może być ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalone na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę. Obniżenie wymiaru czasu pracy spowodowało pomniejszenie kosztów świadczeń pracowniczych w czerwcu 2020 roku o 9,8 milionów złotych.

Na podstawie Ustawy Antykryzysowej, Spółce przyznano wsparcie z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych za okres od 1 czerwca do 31 sierpnia 2020 roku w wysokości 102,4 milionów złotych. Dofinansowanie wypłacane jest w trzech transzach tj., za każdy z trzech miesięcy objętych porozumieniem. Do dnia 30 czerwca 2020 roku Spółka otrzymała wpływ pierwszej transzy dofinansowania w wysokości 34,1 milionów złotych. W dniu 2 lipca 2020 roku Spółka otrzymała drugą transzę dofinansowania.

Wpływ na pozostałe koszty

Pozostałe koszty poniesione przez Spółkę na profilaktykę związaną z COVID-19 wyniosły 1,8 miliona złotych i obejmowały głównie koszty poniesione na środki ochrony osobistej. Dodatkowo, w kwietniu 2020 roku Spółka przekazała kwotę 1,0 miliona złotych darowizny na rzecz Fundacji Grupy PKP z przeznaczeniem na walkę z pandemią COVID-19.

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

Sytuacja płynnościowa Spółki

Na dzień 30 czerwca 2020 roku poziom kapitału obrotowego utrzymywał się na podobnym poziomie jak na dzień 31 grudnia 2019 roku. W okresie 6 miesięcy 2020 roku Spółka w celu zabezpieczenia pozycji płynnościowej, zawarła umowę z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na udostępnienie kredytu inwestycyjnego do maksymalnej wysokości 200 milionów EUR, z czego do dnia 30 czerwca 2020 roku wykorzystano kwotę 60 milionów EUR. Zaciągnięcie pozostałej kwoty zobowiązania w wysokości 140 milionów EUR jest opcjonalne i wymaga uzyskania zgody Rady Nadzorczej Spółki oraz zawarcia z bankiem odrębnej umowy. Na dzień 30 czerwca 2020 roku Spółka posiadała również niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe w wysokości 254,9 milionów złotych.

Pozostałe informacje dotyczące wpływu pandemii COVID-19 na działalność Spółki zostały opisane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I półrocze 2020 roku w [Rozdziałach 5.4 i 6.1](#).

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku zmiany istotnych wielkości szacunkowych dotyczyły następujących pozycji:

- taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

Na dzień 30 czerwca 2020 roku Spółka przeprowadziła test na trwałą utratę wartości aktywów. Główną przesłanką wskazującą na potencjalną utratę wartości wybranych aktywów była utrzymująca się niższa wartość rynkowa aktywów netto od ich wartości bilansowej oraz niższe od oczekiwanych wyniki finansowe osiągnięte przez Spółkę w okresie 6 miesięcy 2020 roku. Test 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 okres od lipca 2020 do 2029 roku. Zdaniem Zarządu Spółki przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwale wykorzystywane przez Spółkę mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności.

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

- w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2021-2029 średnioroczny wzrost przychodów z działalności operacyjnej (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 1,3% w ujęciu realnym,
- wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie, w całym okresie szczegółowej projekcji dla lat 2021-2029, 14,6% rocznych przychodów z działalności operacyjnej w ujęciu realnym,
- średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 5,62% 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 30 czerwca 2020 roku, wobec czego Spółka nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów.

Ponadto, w wyniku przeprowadzonej na dzień 31 grudnia 2019 roku aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego, w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku nastąpił wzrost kosztów amortyzacji o 7,8 milionów złotych.

- inwestycji w jednostkach powiązanych

Na dzień 30 czerwca 2020 roku jednostka zależna PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. przeprowadziła test na trwałą utratę wartości aktywów Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL. Test na trwałą utratę wartości został przeprowadzony z uwagi na niższe od oczekiwanych wyniki finansowe osiągnięte przez Grupę PKP CARGO INTERNATIONAL w okresie 6 miesięcy 2020 roku. Test został przeprowadzony w odniesieniu do ośrodka wypracowującego środki pieniężne (całość aktywów należących do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL) poprzez ustalenie jego wartości odzyskiwalnej na poziomie wartości użytkowej. 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 okres od lipca 2020 do 2029 roku. Zdaniem Zarządu przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwale wykorzystywane przez Grupę PKP CARGO INTERNATIONAL mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności.

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

Poniżej przedstawiono kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości ośrodka wypracowującego środki pieniężne na poziomie Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL:

- w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2021-2029 średnioroczny wzrost przychodów z działalności operacyjnej (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 1,6% w ujęciu realnym,
- średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 5,66% 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 30 czerwca 2020 roku, wobec czego Spółka nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości udziałów w PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

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 PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

- aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku, w związku z poniesioną stratą podatkową, Spółka utworzyła aktywa z tytułu podatku odroczonego od straty podatkowej w wysokości 34,6 milionów złotych. Na dzień 30 czerwca 2020 roku aktywa z tytułu podatku odroczonego od strat podatkowych wynosiły łącznie 61,4 milionów złotych. W oparciu o istniejące w Spółce wieloletnie prognozy finansowe Zarząd Spółki na dzień 30 czerwca 2020 roku ocenia ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów jako niskie.

- rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

Na dzień 30 czerwca 2020 roku Spółka przeprowadziła wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze głównie w związku ze zmianą stopy dyskonta oraz zmianą podstawy naliczania rezerw na odpis na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych dla emerytów i rencistów (rezerwy na ZFŚS). Stopa dyskonta przyjęta do wyceny rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 30 czerwca 2020 roku wyniosła 1,4% (na dzień 31 grudnia 2019 roku: 2,1%). Zmiana stopy dyskonta spowodowała zwiększenie rezerw na świadczenia pracownicze o 39,6 milionów złotych, z czego kwota 10,6 milionów złotych obciążała wynik finansowy Spółki. W przypadku rezerw na ZFŚS kwota podstawy naliczenia odpisu wzrosła na dzień 30 czerwca 2020 roku do wysokości 258,38 złotych na osobę (na dzień 31 grudnia 2019 roku: 211,87 złotych na osobę). Zmiana ta spowodowała zwiększenie rezerw na ZFŚS o 28,3 milionów złotych. Pozostałe kluczowe założenia przyjęte do wyceny aktuarialnej były zgodne z założeniami przyjętymi na dzień 31 grudnia 2019 roku. Dodatkowo, istotny wpływ na zmianę rezerw na świadczenia pracownicze miał również wzrost rezerwy na niewykorzystane urlopy w wysokości 13,0 milionów złotych.

- praw do użytkowania aktywów oraz zobowiązań leasingowych zgodnie z MSSF 16

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku wartość praw do użytkowania aktywów ujętych w związku z zawarciem nowych lub modyfikacją już istniejących umów leasingu wynosiła 14,5 milionów złotych.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku nie miały miejsca inne zmiany założeń przyjętych przez Zarząd Spółki przy ustalaniu wielkości szacunkowych, które miałyby istotny wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.



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

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami

Struktura przychodów z tytułu umów z klientami

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

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

6 miesięcy zakończonych 30/06/2020	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	119,9	116,9	397,6	722,9	1 357,3
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	17,7	0,2	3,9	21,8
Przychody z tytułu sprzedaży materiałów	-	1,9	-	9,0	10,9
Pozostałe przychody	-	17,3	2,7	4,1	24,1
Razem	119,9	153,8	400,5	739,9	1 414,1
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	1,9	-	9,0	10,9
Przez okres	119,9	151,9	400,5	730,9	1 403,2
Razem	119,9	153,8	400,5	739,9	1 414,1

3 miesiące zakończonych 30/06/2020	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	40,7	57,5	177,2	368,5	643,9
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	8,5	0,1	2,2	10,8
Przychody z tytułu sprzedaży materiałów	-	0,8	-	3,8	4,6
Pozostałe przychody	-	7,8	1,5	1,9	11,2
Razem	40,7	74,6	178,8	376,4	670,5
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	0,8	-	3,8	4,6
Przez okres	40,7	73,8	178,8	372,6	665,9
Razem	40,7	74,6	178,8	376,4	670,5

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

6 miesięcy zakończony 30/06/2019	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	195,8	214,1	532,0	821,8	1 763,7
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	19,0	0,4	4,4	23,8
Przychody z tytułu sprzedaży materiałów	-	5,1	0,1	12,1	17,3
Pozostałe przychody	-	15,0	2,1	6,3	23,4
Razem	195,8	253,2	534,6	844,6	1 828,2
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	5,1	-	12,2	17,3
Przez okres	195,8	248,1	534,6	832,4	1 810,9
Razem	195,8	253,2	534,6	844,6	1 828,2

3 miesiące zakończony 30/06/2019	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	97,5	97,3	252,7	386,9	834,4
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	9,7	0,2	2,4	12,3
Przychody z tytułu sprzedaży materiałów	-	5,0	-	5,4	10,4
Pozostałe przychody	-	7,3	1,2	2,9	11,4
Razem	97,5	119,3	254,1	397,6	868,5
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	5,0	-	5,4	10,4
Przez okres	97,5	114,3	254,1	392,2	858,1
Razem	97,5	119,3	254,1	397,6	868,5

Informacje geograficzne

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

Spółka działa w jednym głównym obszarze geograficznym - Polsce, będącym krajem jej siedziby. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych poza Polską za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2020 roku oraz 30 czerwca 2019 roku nie przekroczyła 13% całkowitych przychodów z tytułu umów z klientami. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekracza 7% przychodów z tytułu umów z klientami.

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

	6 miesięcy zakończony 30/06/2020	3 miesiące zakończony 30/06/2020	6 miesięcy zakończony 30/06/2019	3 miesiące zakończony 30/06/2019
Polska	1 232,5	565,6	1 641,8	785,4
Niemcy	94,3	63,5	79,7	33,5
Czechy	49,0	25,9	42,1	19,7
Słowacja	11,9	4,3	30,6	13,3
Pozostałe kraje	26,4	11,2	34,0	16,6
Razem	1 414,1	670,5	1 828,2	868,5

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

Informacje o wiodących klientach

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

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku udział w sprzedaży do dwóch grup kapitałowych przekroczył 10% i wyniósł odpowiednio 10,7% i 11,4% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	30/06/2020	30/06/2019
Stan na początek okresu sprawozdawczego	19,7	43,9
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	33,6	47,1
Reklasyfikacja do należności	(19,7)	(43,9)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	33,6	47,1

Zobowiązania z tytułu umów z klientami

	30/06/2020	30/06/2019
Stan na początek okresu sprawozdawczego	0,1	1,6
Ujęcie przychodów:		
Z bilansu otwarcia zobowiązania z tytułu umów z klientami	-	(1,6)
Zapłata otrzymana lub należna z góry	-	3,4
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	0,1	3,4

2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Zużycie paliwa trakcyjnego	(43,5)	(18,1)	(71,8)	(33,5)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(167,6)	(83,3)	(179,1)	(73,4)
Razem	(211,1)	(101,4)	(250,9)	(106,9)

Pozostałe usługi

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego	(42,7)	(21,4)	(46,8)	(24,3)
Czyszcze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(20,3)	(9,5)	(30,6)	(12,1)
Usługi transportowe	(33,8)	(12,9)	(34,4)	(16,9)
Usługi telekomunikacyjne	(2,0)	(0,9)	(2,0)	(1,2)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(2,8)	(1,5)	(3,7)	(2,2)
Usługi informatyczne	(21,3)	(10,7)	(20,7)	(10,2)
Usługi przeładunkowe	(3,1)	(1,5)	(6,1)	(2,5)
Pozostałe usługi	(14,0)	(7,3)	(13,0)	(6,9)
Razem	(140,0)	(65,7)	(157,3)	(76,3)

Koszty świadczeń pracowniczych

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Wynagrodzenia	(490,4)	(237,2)	(502,2)	(255,0)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(95,9)	(46,5)	(99,3)	(50,5)
Koszty odpisów na ZFŚS	(14,5)	(6,3)	(12,2)	(6,1)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(16,8)	(7,2)	(16,6)	(7,9)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(1,6)	(0,7)	(1,4)	(0,7)
Zmiana wartości rezerwy na świadczenia pracownicze	(35,6)	(18,0)	(51,6)	(34,5)
Razem	(654,8)	(315,9)	(683,3)	(354,7)

2.2 Koszty operacyjne (cd.)

Pozostałe koszty

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(2,8)	(1,0)	(4,0)	(1,6)
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	(13,4)	(4,7)	(13,3)	(3,7)
Zużycie materiałów	(20,2)	(9,5)	(24,9)	(12,4)
Podatki i opłaty	(14,1)	(7,1)	(13,2)	(7,5)
Wartość sprzedanych materiałów	(6,8)	(2,9)	(11,6)	(8,3)
Podróże służbowe	(11,2)	(5,1)	(13,5)	(6,8)
Pozostałe	(6,5)	(2,3)	(10,8)	(6,1)
Razem	(75,0)	(32,6)	(91,3)	(46,4)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Amortyzacja taboru kolejowego	(249,4)	(124,0)	(224,8)	(114,5)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(20,0)	(9,8)	(20,6)	(9,5)
Amortyzacja prawa do użytkowania aktywów	(37,6)	(18,5)	(34,2)	(17,5)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(5,8)	(2,8)	(6,2)	(3,0)
Razem	(312,8)	(155,1)	(285,8)	(144,5)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	3,3	3,1	1,0	0,8
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	2,9	1,1	1,5	0,6
Kary i odszkodowania	6,8	4,1	6,5	3,2
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	1,4	1,1	1,0	0,7
Rozwiązanie pozostałych rezerw	1,2	0,2	0,2	0,1
Wpływ z tytułu tarczy antykryzysowej ⁽¹⁾	34,1	34,1	-	-
Inne	2,5	0,9	0,7	0,5
Pozostałe przychody operacyjne razem	52,2	44,6	10,9	5,9
Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe	(1,6)	(1,3)	(2,5)	(0,8)
Kary i odszkodowania	(3,9)	(1,1)	(4,2)	(1,7)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(2,6)	(1,5)	(1,6)	(0,9)
Utworzone pozostałe rezerwy	-	-	(2,5)	-
Inne	(2,4)	(1,7)	(2,5)	(1,5)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(10,5)	(5,6)	(13,3)	(4,9)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	41,7	39,0	(2,4)	1,0

⁽¹⁾ Pozycja reprezentuje wpłatę pierwszej transzy dofinansowania do wynagrodzeń pracowników ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w wysokości 34,1 milionów złotych.

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Przychody odsetkowe	1,4	0,3	2,7	1,1
Przychody z tytułu dywidend	58,3	58,3	33,2	33,2
Pozostałe				
Wynik z tytułu różnic kursowych	-	-	0,8	0,7
Przychody finansowe razem	59,7	58,6	36,7	35,0
Koszty odsetkowe	(27,0)	(12,2)	(23,2)	(11,3)
Pozostałe				
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(6,1)	(3,0)	(7,9)	(4,0)
Wynik z tytułu różnic kursowych	(3,3)	0,5	-	-
Inne	(0,9)	(0,3)	(1,2)	(0,5)
Koszty finansowe razem	(37,3)	(15,0)	(32,3)	(15,8)
Przychody i (koszty) finansowe	22,4	43,6	4,4	19,2

3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Bieżący podatek dochodowy				
Bieżące obciążenie podatkowe	(0,1)	-	(0,1)	10,3
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	1,6	-	(0,7)	(0,3)
Odroczony podatek dochodowy				
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	35,6	15,3	(12,9)	(11,2)
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	37,1	15,3	(13,7)	(1,2)

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

Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	5,6	(2,8)	(1,6)	(1,6)
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	9,9	9,9	2,4	2,4
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	15,5	7,1	0,8	0,8

Stan aktywów i zobowiązań z tytułu odroczonego podatku dochodowego

	30/06/2020	31/12/2019
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	226,0	175,8
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(107,6)	(108,5)
Razem	118,4	67,3

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

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

6 miesięcy zakończone 30/06/2019	1/01/2019 (zbadane)	Efekt wdrożenia MSSF 16	1/01/2019 (przekształcone)	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	30/06/2019
Niefinansowe aktywa trwałe	(54,9)	3,2	(51,7)	(23,9)	-	(75,6)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	-	1,8	1,8	3,8	-	5,6
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	5,5	(0,7)	4,8	(2,5)	-	2,3
Zapasy	(4,5)	-	(4,5)	0,4	-	(4,1)
Należności	(3,9)	(4,4)	(8,3)	1,8	-	(6,5)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	118,0	-	118,0	8,3	2,4	128,7
Pozostałe	0,4	-	0,4	(1,9)	(1,6)	(3,1)
Niewykorzystane straty podatkowe	26,6	-	26,6	1,1	-	27,7
Razem	87,2	(0,1)	87,1	(12,9)	0,8	75,0



4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Na dzień 30 czerwca 2020 roku oraz 31 grudnia 2019 roku zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Spółkę składały się z dwóch głównych kategorii: kredytów bankowych i pożyczek oraz leasingu.

Pozycje w walutach

30/06/2020	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej EUR	W walucie obcej CZK	Razem
Kredyty bankowe i pożyczki	1 063,4	617,6	-	1 681,0
Leasing	618,0	61,8	0,3	680,1
Razem	1 681,4	679,4	0,3	2 361,1
Zobowiązania zmiennoprocentowe	1 160,9	483,6	-	1 644,5
Zobowiązania stałoprocentowe	520,5	195,8	0,3	716,6
Razem	1 681,4	679,4	0,3	2 361,1

31/12/2019	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej EUR	Razem
Kredyty bankowe i pożyczki	1 074,0	469,7	1 543,7
Leasing	638,8	74,0	712,8
Razem	1 712,8	543,7	2 256,5
Zobowiązania zmiennoprocentowe	1 178,1	469,7	1 647,8
Zobowiązania stałoprocentowe	534,7	74,0	608,7
Razem	1 712,8	543,7	2 256,5

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

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

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2019 (zbadane)	1 225,9	5,3	1 231,2
Efekt wdrożenia MSSF 16	-	595,2	595,2
1/01/2019 (przekształcone)	1 225,9	600,5	1 826,4
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	-	37,6	37,6
Modyfikacje istniejących umów	-	(0,7)	(0,7)
Koszty transakcyjne	1,1	-	1,1
Naliczenie odsetek	10,0	12,1	22,1
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(112,7)	(35,4)	(148,1)
Zapłacone odsetki	(10,2)	(10,3)	(20,5)
Koszty transakcyjne	(1,1)	-	(1,1)
Pozostałe	-	(1,0)	(1,0)
Wycena walutowa	(5,0)	(1,0)	(6,0)
30/06/2019	1 108,0	601,8	1 709,8
Długoterminowe	883,7	531,0	1 414,7
Krótkoterminowe	224,3	70,8	295,1
Razem	1 108,0	601,8	1 709,8

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

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	17,3	16,4
Przychody odsetkowe z tytułu leasingu	Przychody finansowe	0,4	0,5
Koszty z tytułu:			
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	3,2	7,4
Leasingu aktywów niskiej wartości	Pozostałe usługi	1,1	1,2

Warunki umów kredytowych

Podpisane z bankami umowy nakładają na Spółkę zobowiązania natury prawno-finansowej stosowane standardowo w tego rodzaju transakcjach. Kluczowymi wskaźnikami wypełnienia umów kredytowych zawartych przez Spółkę są: wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA oraz wskaźnik ogólnego zadłużenia.

Wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA określa poziom zadłużenia pomniejszonego o środki pieniężne w relacji do generowanej EBITDA i kalkulowany jest bez uwzględnienia wpływu MSSF 16. Maksymalna dopuszczalna wartość wskaźnika zadłużenie netto/EBITDA nie może przekroczyć 3,0.

Wskaźnik ogólnego zadłużenia, zdefiniowany jako stosunek zobowiązań do sumy bilansowej, nie może przekroczyć 60%.

Wyżej wymienione wskaźniki kalkulowane są w oparciu o dane zawarte zarówno w Jednostkowym i Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO.

Zgodnie z zapisami większości umów zawartych przez Spółkę weryfikacja wypełnienia warunków umów kredytowych następuje na koniec każdego roku obrotowego. W przypadku dwóch umów weryfikacja wyżej wymienionych wskaźników następuje również w okresach półrocznych. Na dzień 30 czerwca 2020 roku dla tych umów parametr EBITDA uwzględnia rzeczywisty wynik po 6 miesiącach danego roku oraz prognozę EBITDA za drugie półrocze, natomiast parametr zadłużenie netto oraz wskaźnik ogólnego zadłużenia określone są na podstawie rzeczywistych danych na dzień 30 czerwca danego roku oraz szacowanej wartości na koniec roku obrotowego.

Na dzień 30 czerwca 2020 roku zapisy umów kredytowych nie są naruszone. Istotny wpływ na spełnienie wskaźników z umów kredytowych w kolejnych terminach badania wskaźników może mieć jednak sytuacja gospodarcza związana m.in. ze skutkami pandemii COVID-19. W przypadku dalszego spowolnienia gospodarczego istnieje ryzyko naruszenia warunków umów kredytowych w przyszłości.

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	30/06/2020	31/12/2019
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	19/12/2021	PLN	100,0	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2021	PLN	100,0	100,0
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	19/07/2020	EUR	4,1	22,0
Linia leasingowa	Millennium Leasing Sp. z o.o.	02/12/2020	PLN	50,8	51,3
Razem				254,9	273,3

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	30/06/2020	31/12/2019
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 30 czerwca 2020 roku oraz na dzień 31 grudnia 2019 roku kapitał zakładowy składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 50 złotych każda. W pełni pokryte akcje zwykłe, o wartości nominalnej 50 złotych, są równoważne pojedynczemu głosowi na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy i posiadają prawo do dywidendy.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Spółki.

Kapitał zapasowy

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

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku kapitał zapasowy uległ zwiększeniu o 148,0 milionów złotych w wyniku podziału zysku osiągniętego w 2018 roku.

Zyski zatrzymane

W dniu 29 czerwca 2020 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwałę w sprawie pokrycia straty netto osiągniętej w 2019 roku w kwocie 8,3 milionów złotych z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	30/06/2020	31/12/2019
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	217,0	78,0
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	114,8	302,0
Inne środki pieniężne	22,3	-
Razem	354,1	380,0
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>22,9</i>	<i>23,9</i>

Na dzień 30 czerwca 2020 roku oraz 31 grudnia 2019 roku środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadium, gwarancji oraz mechanizmu podzielonej płatności.

5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

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

⁽¹⁾ W dniu 25 marca 2020 roku Rada Nadzorcza Spółki wyraziła zgodę na zawarcie z kontrahentami umów na sprzedaż 1721 sztuk wagonów o łącznej wartości księgowej 22,1 milionów złotych. Sprzedaż jest w trakcie realizacji. Na dzień 30 czerwca 2020 roku wartość bilansowa wagonów pozostałych do sprzedaży wynosiła 4,1 milionów złotych.

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

6 miesięcy zakończone 30/06/2019	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2019 (zbadane)	5 521,2	592,9	220,3	34,8	23,3	16,7	888,0
Efekt wdrożenia MSSF 16	(25,3)	(30,2)	(0,7)	(2,4)	-	-	(33,3)
1/01/2019 (przekształcone)	5 495,9	562,7	219,6	32,4	23,3	16,7	854,7
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	306,5	306,5
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	212,4	212,4
Wykup przedmiotu leasingu	25,3	-	-	1,9	-	-	1,9
Rozliczenie środków trwałych w budowie	518,2	-	1,9	-	0,2	(520,3)	(518,2)
Dotacja do aktywów trwałych	(46,1)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	(1,1)	-	-	(0,4)	-	-	(0,4)
Likwidacja	(171,0)	(1,3)	(0,5)	-	-	-	(1,8)
Przeklasyfikowanie do APS	(14,7)	-	-	-	-	-	-
30/06/2019	5 806,5	561,4	221,0	33,9	23,5	15,3	855,1
Skumulowane umorzenie							
1/01/2019 (zbadane)	(1 988,6)	(123,4)	(165,6)	(31,9)	(19,8)	-	(340,7)
Efekt wdrożenia MSSF 16	4,4	-	0,4	1,3	-	-	1,7
1/01/2019 (przekształcone)	(1 984,2)	(123,4)	(165,2)	(30,6)	(19,8)	-	(339,0)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(224,8)	(11,9)	(7,2)	(0,7)	(0,8)	-	(20,6)
Wykup przedmiotu leasingu	(4,5)	-	-	(1,2)	-	-	(1,2)
Sprzedaż	0,5	-	-	0,4	-	-	0,4
Likwidacja	167,5	1,3	0,5	-	-	-	1,8
Przeklasyfikowanie do APS	7,1	-	-	-	-	-	-
30/06/2019	(2 038,4)	(134,0)	(171,9)	(32,1)	(20,6)	-	(358,6)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2019 (przekształcone)	(106,9)	(1,6)	-	-	-	(2,6)	(4,2)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Wykorzystanie odpisu	0,6	-	-	-	-	0,1	0,1
Przeklasyfikowanie do APS	0,8	-	-	-	-	-	-
30/06/2019	(105,5)	(1,6)	-	-	-	(2,5)	(4,1)
Wartość netto							
1/01/2019	3 404,8	437,7	54,4	1,8	3,5	14,1	511,5
30/06/2019	3 662,6	425,8	49,1	1,8	2,9	12,8	492,4

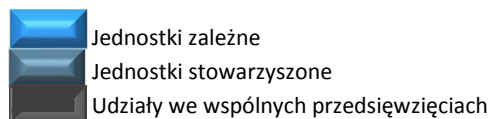
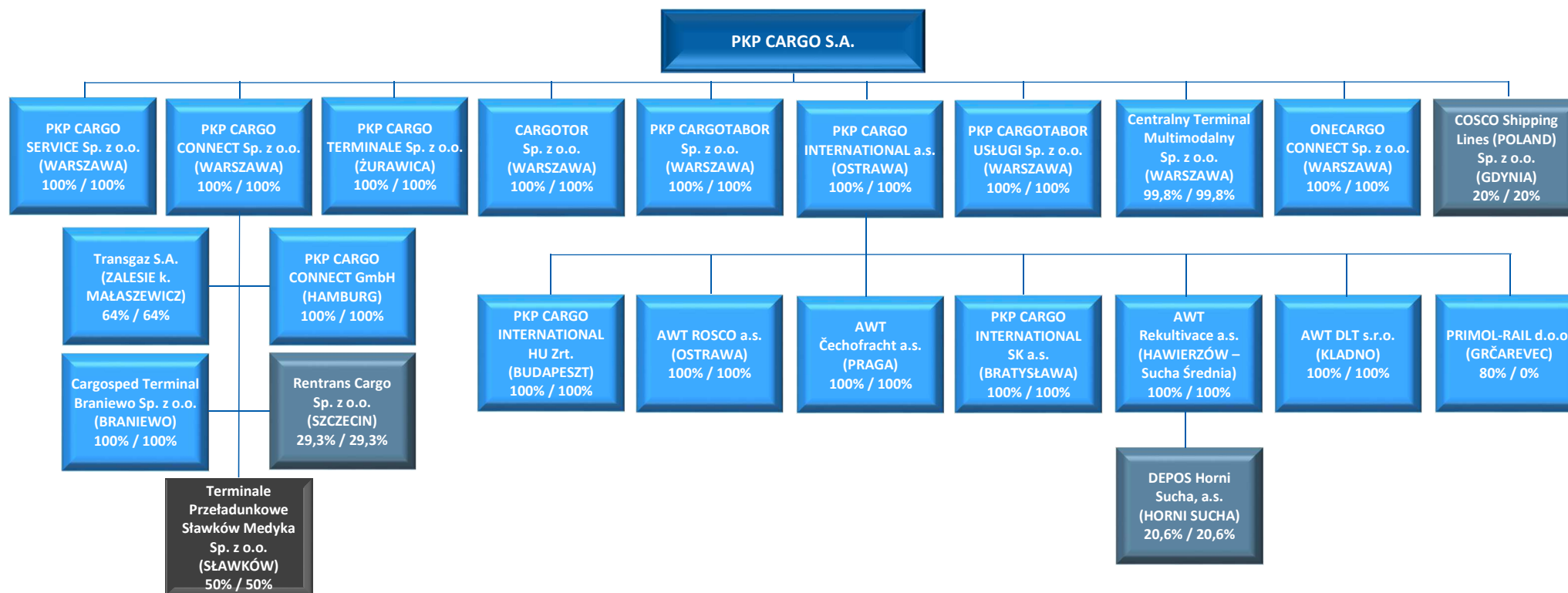
5.2 Prawa do użytkowania aktywów

Zmiana stanu prawa do użytkowania aktywów

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

6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
Efekt wdrożenia MSSF 16	91,5	526,9	0,7	2,4	0,6	622,1
1/01/2019	91,5	526,9	0,7	2,4	0,6	622,1
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	30,5	1,2	-	5,9	-	37,6
Modyfikacje istniejących umów	(0,8)	0,1	-	-	-	(0,7)
Zwrot przedmiotu leasingu	-	(0,8)	-	-	-	(0,8)
Wykup przedmiotu leasingu	(25,3)	-	-	(1,9)	-	(27,2)
Pozostałe	-	0,2	-	-	-	0,2
30/06/2019	95,9	527,6	0,7	6,4	0,6	631,2
Skumulowane umorzenie						
Efekt wdrożenia MSSF 16	(4,4)	-	(0,4)	(1,3)	-	(6,1)
1/01/2019	(4,4)	-	(0,4)	(1,3)	-	(6,1)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(13,0)	(20,3)	(0,1)	(0,8)	-	(34,2)
Wykup przedmiotu leasingu	4,5	-	-	1,2	-	5,7
Pozostałe	(0,3)	-	-	-	-	(0,3)
30/06/2019	(13,2)	(20,3)	(0,5)	(0,9)	-	(34,9)
Wartość netto						
1/01/2019	87,1	526,9	0,3	1,1	0,6	616,0
30/06/2019	82,7	507,3	0,2	5,5	0,6	596,3

5.3 Inwestycje w jednostkach powiązanych



5.3 Inwestycje w jednostkach powiązanych (cd.)

Zestawienie inwestycji w jednostkach powiązanych

	30/06/2020	31/12/2019
CARGOTOR Sp. z o.o.	20,2	20,2
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	1,5	1,5
COSCO Shipping Lines (Poland) Sp. z o.o.	1,1	1,1
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	123,2	123,2
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	499,7	499,7
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	15,4	15,4
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.	51,1	51,1
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	84,7	84,7
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	10,1	10,1
Razem	807,0	807,0

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku nie wystąpiły zmiany wartości inwestycji w jednostkach powiązanych.

Zmiany w strukturze grupy kapitałowej

Ze skutkiem na dzień 1 stycznia 2020 roku nastąpiło transgraniczne połączenie spółki AWT Rekultivace a.s. ze spółką AWT Rekultivace PL Sp. z o.o., w wyniku którego spółka AWT Rekultivace PL Sp. z o.o. została wykreślona z Krajowego Rejestru Sądowego.

W dniu 10 lutego 2020 roku nastąpiła zmiana nazwy spółki z AWT Rail HU Zrt. na PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.

W dniu 13 czerwca 2020 roku nastąpiło rozwiązanie spółki P.P.H.U. "UKPOL" Sp. z o.o. zgodnie z postanowieniem Sądu Rejonowego w Rzeszowie. W wyniku powyższego spółka P.P.H.U. "UKPOL" Sp. z o.o. przestała być podmiotem powiązany z Grupą PKP CARGO.

W dniu 24 czerwca 2020 roku nastąpiła zmiana nazwy spółki z AWT Rail SK a.s. na PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	30/06/2020	31/12/2019
Zapasy strategiczne	27,5	27,4
Tabor w trakcie kasacji	12,4	13,5
Pozostałe zapasy	34,4	41,3
Odpisy aktualizujące	(3,0)	(3,0)
Zapasy netto	71,3	79,2

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	30/06/2020	31/12/2019
Należności handlowe	387,4	429,7
Odpis aktualizujący należności	(37,4)	(38,3)
Razem	350,0	391,4
Aktywa krótkoterminowe	350,0	391,4
Razem	350,0	391,4

5.6 Aktywa finansowe

Struktura aktywów finansowych

	30/06/2020	31/12/2019
Forwardy walutowe	0,4	6,6
Udziały w jednostkach nienotowanych	4,9	5,6
Cash pool	18,2	-
Razem	23,5	12,2
Aktywa długoterminowe	5,1	7,4
Aktywa krótkoterminowe	18,4	4,8
Razem	23,5	12,2

5.7 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	30/06/2020	31/12/2019
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	30,3	26,4
Ubezpieczenia	8,1	5,8
Usługi informatyczne	6,4	8,2
Wykup świadczeń przejazdowych	6,5	2,2
Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych	8,5	-
Pozostałe koszty rozliczanie w czasie	1,2	0,6
Inne	0,7	8,6
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	24,8	39,0
Inne	5,0	5,2
Aktywa niematerialne		
Licencje	21,3	22,6
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	0,8	3,7
Razem	113,6	122,3
Aktywa długoterminowe	25,9	39,9
Aktywa krótkoterminowe	87,7	82,4
Razem	113,6	122,3

5.8 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	30/06/2020	31/12/2019
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	321,5	383,0
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	0,4	3,9
Pozostałe	1,1	16,2
Razem	323,0	403,1
Zobowiązania długoterminowe	166,6	153,6
Zobowiązania krótkoterminowe	156,4	249,5
Razem	323,0	403,1

5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Zmiana stanu rezerw na świadczenia pracownicze

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

5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych (cd.)

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
1/01/2019	177,1	121,6	31,0	6,1	265,3	20,3	621,4
Koszt bieżącego zatrudnienia	2,9	0,9	0,4	0,1	5,1	-	9,4
Koszt odsetkowy	2,2	1,8	0,4	0,1	3,4	-	7,9
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	18,9	(7,2)	0,1	0,6	-	-	12,4
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	25,8	-	25,8
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	16,3	16,3
Świadczenia wypłacone	(3,3)	(2,0)	(0,5)	(0,4)	(9,5)	-	(15,7)
30/06/2019	197,8	115,1	31,4	6,5	290,1	36,6	677,5
Rezerwy długoterminowe	165,7	111,1	30,3	5,4	246,6	-	559,1
Rezerwy krótkoterminowe	32,1	4,0	1,1	1,1	43,5	36,6	118,4
Razem	197,8	115,1	31,4	6,5	290,1	36,6	677,5

5.10 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	30/06/2020	31/12/2019
Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych	14,2	14,2
Inne rezerwy	12,5	19,2
Razem	26,7	33,4
Rezerwy krótkoterminowe	26,7	33,4
Razem	26,7	33,4

Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych

Na dzień 30 czerwca 2020 roku oraz 31 grudnia 2019 roku rezerwa reprezentowała szacunek Zarządu Spółki w związku z prawdopodobieństwem zapłaty kary pieniężnej nałożonej przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w kwocie 14,2 milionów złotych.

W dniu 2 lipca 2020 roku Sąd Apelacyjny w Warszawie wydał wyrok, w którym oddalił apelację Spółki od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 15 października 2018 roku i utrzymał tym samym w mocy Decyzję Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, nakładającą na Spółkę karę pieniężną w wysokości 14,2 milionów złotych. Wyrok Sądu Apelacyjnego jest prawomocny. Spółce przysługuje jednak możliwość wniesienia skargi kasacyjnej od wyroku. Spółka analizuje możliwość wniesienia skargi kasacyjnej od ww. wyroku, wraz z wnioskiem o wstrzymanie wykonalności wyroku Sądu Apelacyjnego w zakresie kary pieniężnej.

Inne rezerwy

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

Zdaniem Zarządu Spółki kwota pozostałych rezerw na dzień 30 czerwca 2020 roku, jak i na dzień 31 grudnia 2019 roku stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. Szacunek ten opiera się na najlepszej wiedzy kierownictwa, dotychczasowym doświadczeniu oraz innych czynnikach, które w danej sytuacji uznawane są za najbardziej racjonalne. W wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń szacunki Zarządu Spółki mogą ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

5.11 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	30/06/2020	31/12/2019
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	21,2	22,4
Zobowiązania publicznoprawne	77,0	90,1
Rozrachunki z pracownikami	60,7	71,0
Pozostałe rozrachunki	17,0	12,2
Razem	175,9	195,7
Zobowiązania krótkoterminowe	175,9	195,7
Razem	175,9	195,7

6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/06/2020	31/12/2019
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.6	0,4	6,6
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	4,9	5,6
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	350,0	391,4
Cash pool	Nota 5.6	18,2	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	354,1	380,0
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych		-	0,5
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		20,5	20,9
Razem		748,1	805,0

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/06/2020	31/12/2019
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne		0,6	-
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	617,6	469,7
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	1 063,4	1 074,0
Zobowiązania handlowe		241,1	233,5
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.8	323,0	403,1
Cash pool		-	2,2
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	680,1	712,8
Razem		2 925,8	2 895,3

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

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2020 roku do 30 czerwca 2020 roku Spółka stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających było ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR/PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczoną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 30 czerwca 2020 roku ustanowiono następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2035 roku. Na dzień 30 czerwca 2020 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 138,3 milionów EUR stanowiąca równowartość 617,6 milionów złotych.
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2022 roku. Na dzień 30 czerwca 2020 roku wartość aktywów z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 0,4 miliona złotych, natomiast wartość zobowiązań z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 0,6 miliona złotych.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 30 czerwca 2020 roku oraz 31 grudnia 2019 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	30/06/2020		31/12/2019	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	0,4	-	6,6	-
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	4,9	-	5,6
Zobowiązania				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	0,6	-	-	-

Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

a) Kontrakty walutowe forward

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

b) Inwestycje w instrumenty finansowe

Pozycja obejmuje głównie udziały w spółce Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 4,9 miliona złotych, których wartość została oszacowana przez niezależnego doradcę przy użyciu zmodyfikowanej metody szwajcarskiej. Metoda szwajcarska należy do mieszanych metod wyceny, tzn. łączy w sobie aspekt wartości majątku oraz zdolność do generowania przyszłych przepływów pieniężnych. Wartość przedsiębiorstwa w metodzie szwajcarskiej jest średnią ważoną wartości wyznaczonych metodą majątkową i dochodową. W metodzie tej większą wagę przyznaje się wartości wyznaczonej metodą dochodową (2 razy większą). Przyjęcie metody szwajcarskiej jest uzasadnione ze względu na fakt, iż Euroterminal Sławków Sp. z o.o. posiada umiarkowaną zdolność do generowania zysków w przyszłości, a z drugiej strony posiada istotne aktywa w postaci gruntów i nieruchomości.

c) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Spółka nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że na dzień 30 czerwca 2020 roku oraz na dzień 31 grudnia 2019 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

Zmiana wyceny instrumentów finansowych dla Poziomu 3 hierarchii wartości godziwej

	6 miesięcy zakończony 30/06/2020	6 miesięcy zakończony 30/06/2019
Stan na początek okresu sprawozdawczego	5,6	4,9
Zyski / (straty) za okres ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	(0,7)	0,7
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	4,9	5,6

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku nie wystąpiły transfery pomiędzy poziomem 2 i 3 w hierarchii wartości godziwej.



6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

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

6 miesięcy zakończony 30/06/2020	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(1,2)	-	2,4	0,4	(13,3)	(12,7)	(24,4)
Różnice kursowe	(0,6)	-	2,9	-	(1,3)	(3,3)	(2,3)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	(0,1)	-	1,3	-	-	-	1,2
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(0,8)	-	(0,8)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(0,6)	-	-	-	-	-	(0,6)
Zysk / (strata) brutto	(2,5)	-	6,6	0,4	(15,4)	(16,0)	(26,9)
Zmiana wyceny	(29,3)	(0,7)	-	-	-	-	(30,0)
Pozostałe całkowite dochody	(29,3)	(0,7)	-	-	-	-	(30,0)

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

Pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie (6,8) milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie (22,5) milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Spółkę rachunkowości zabezpieczeń.

6 miesięcy zakończony 30/06/2019	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(1,5)	-	2,9	0,5	(9,9)	(12,1)	(20,1)
Różnice kursowe	-	-	(0,7)	-	(0,8)	1,0	(0,5)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	-	(1,0)	-	-	-	(1,0)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(1,1)	-	(1,1)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	2,1	-	-	-	-	-	2,1
Zysk / (strata) brutto	0,6	-	1,2	0,5	(11,8)	(11,1)	(20,6)
Zmiana wyceny	8,4	0,7	-	-	-	-	9,1
Pozostałe całkowite dochody	8,4	0,7	-	-	-	-	9,1

W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2019 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 2,1 milionów złotych.

Pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 3,2 milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie 5,2 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Spółkę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 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 powiązanymi ze Spółką i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd ujawnił w niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązanymi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Spółką a pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Spółki będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z następujących grup kapitałowych: PGE, JSW, ENEA, Azoty oraz PKN Orlen. Najistotniejszymi dostawcami Spółki będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy PKN Orlen.

Transakcje z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP

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

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020		30/06/2020	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,3	30,6	-	497,2
Jednostki zależne / współzależne	143,6	182,2	55,0	55,4
Jednostki stowarzyszone	2,4	-	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	7,5	227,1	1,9	88,2

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019		31/12/2019	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	28,2	1,0	504,6
Jednostki zależne / współzależne	246,2	333,9	86,2	133,5
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	6,8	279,9	2,5	50,9

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

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

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

Oprócz transakcji handlowych Spółka posiadała rozrachunki z tytułu cash pool ujawnione w **Nocie 5.6**. Ponadto udzieliła poręczeń dla spółek zależnych opisanych w **Nocie 7.3** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Pożyczki udzielone / zaciągnięte od podmiotów powiązanych

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku oraz 30 czerwca 2019 roku Spółka nie udzieliła, ani nie zaciągnęła pożyczek od podmiotów powiązanych.

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

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

Wynagrodzenia Członków Zarządu	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019
Świadczenia krótkoterminowe	1,2	1,3
Świadczenia po okresie zatrudnienia	0,1	-
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	-
Razem	1,4	1,3

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019
Świadczenia krótkoterminowe	0,6	0,6
Razem	0,6	0,6

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019
Świadczenia krótkoterminowe	3,5	3,3
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,1
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	0,1
Razem	3,5	3,5

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego nie zawierali ze Spółką żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

	30/06/2020	31/12/2019
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	1 398,7	1 701,9
Razem	1 398,7	1 701,9

Na dzień 30 czerwca 2020 roku zobowiązania umowne dotyczące nabycia niefinansowych aktywów trwałych wynikały z realizacji umów zawartych w poprzednich okresach. Na realizację powyższych umów Spółce przyznane zostało dofinansowanie ze środków pomocowych Unii Europejskiej w wysokości około 205,3 milionów złotych.

W dniu 6 lipca 2020 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. wyraziła zgodę na zmianę zaciągniętego zobowiązania Spółki poprzez podpisanie aneksu do umowy zawartej z firmą Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. na wykonanie napraw na piątym poziomie utrzymania 38 lokomotyw spalinowych serii ST44 wraz z wymianą silnika spalinowego. Zmiana ta skutkuje ograniczeniem liczby lokomotyw, które zostaną poddane naprawie do 25 sztuk, z jednoczesnym wydłużeniem terminu realizacji umowy do 28 maja 2021 roku oraz zmniejszeniem wartości łącznego zobowiązania Spółki wobec kontrahenta z kwoty 176,3 milionów złotych do kwoty 116,0 milionów złotych.

7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	30/06/2020	31/12/2019
Poręczenia dla spółek zależnych	1,5	1,5
Gwarancje wystawione na zlecenie PKP CARGO S.A.	36,1	37,8
Pozostałe zobowiązania warunkowe	112,4	109,0
Razem	150,0	148,3

Udzielone poręczenia dla spółek zależnych

Na dzień 30 czerwca 2020 roku oraz na dzień 31 grudnia 2019 roku obowiązywało poręczenie umowy pożyczki udzielone przez Spółkę dla PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Udzielone poręczenie zostało zabezpieczone wekslem in blanco.

Gwarancje wystawione na zlecenie PKP CARGO S.A.

Na dzień 30 czerwca 2020 roku oraz 31 grudnia 2019 roku obowiązywały gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Spółki na rzecz kontrahentów handlowych. Gwarancje obejmowały gwarancje przetargowe (o wartości 1,5 miliona złotych), gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 27,3 milionów złotych) oraz gwarancje płatności (o wartości 7,3 milionów złotych).

Na dzień 31 grudnia 2019 roku obowiązywały gwarancje przetargowe (o wartości 1,6 miliona złotych), gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 29,2 milionów złotych) oraz gwarancje płatności (o wartości 7,0 milionów złotych).

Pozostałe zobowiązania warunkowe

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

7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

Istotne zdarzenia po dniu bilansowym zostały opisane w **Notach 1.4, 5.10** oraz **7.2** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Spółki w dniu 19 sierpnia 2020 roku.



Zarząd Spółki

Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 19 sierpnia 2020 roku

RAPORT NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA Z PRZEGLĄDU ŚRÓDROCZNEGO SKRÓCONEGO SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO

DLA AKCJONARIUSZY ORAZ RADY NADZORCZEJ PKP CARGO SA

Wprowadzenie

Przeprowadziliśmy przegląd załączonego śródrocznego skróconego skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO, której jednostką dominującą jest PKP CARGO SA („Jednostka dominująca”) z siedzibą w Warszawie, przy ul. Grójeckiej 17, na które składają się śródroczne skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 30 czerwca 2020 roku, śródroczne skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów za okres od 1 stycznia 2020 roku do 30 czerwca 2020 roku, śródroczne skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym za okres od 1 stycznia 2020 roku do 30 czerwca 2020 roku, śródroczne skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych za okres od 1 stycznia 2020 roku do 30 czerwca 2020 roku oraz inne noty objaśniające („śródroczne skrócone skonsolidowane sprawozdanie finansowe”).

Kierownik Jednostki dominującej jest odpowiedzialny za sporządzenie i przedstawienie śródrocznego skróconego skonsolidowanego sprawozdania finansowego zgodnie z wymogami Międzynarodowego Standardu Rachunkowości 34 *Śródroczna sprawozdawczość finansowa* ogłoszonego w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej.

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

Zakres przeglądu

Przegląd przeprowadziliśmy zgodnie z Krajowym Standardem Przeglądu 2410 w brzmieniu Międzynarodowego Standardu Usług Przeglądu 2410 *Przegląd śródrocznych informacji finansowych przeprowadzony przez niezależnego biegłego rewidenta jednostki* przyjętym uchwałą Krajowej Rady Biegłych Rewidentów.

Przegląd sprawozdania finansowego polega na kierowaniu zapytań przede wszystkim do osób odpowiedzialnych za kwestie finansowe i księgowe, przeprowadzaniu procedur analitycznych i innych procedur przeglądu.

Przegląd ma istotnie węższy zakres niż badanie przeprowadzane zgodnie z Krajowymi Standardami Rewizji Finansowej w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania. Na skutek tego przegląd nie wystarczy do uzyskania pewności, że wszystkie istotne kwestie, które zostałyby zidentyfikowane w trakcie badania, zostały ujawnione. W związku z tym nie wyrażamy opinii z badania na temat tego śródrocznego skróconego skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

Wniosek

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

BDO spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. z siedzibą w Warszawie
wpisana na listę firm audytorskich pod numerem 3355

w imieniu której biegły rewident dokonał przeglądu sprawozdania finansowego



Signed by /
Podpisano przez:

Marcin Krupa

Date / Data:
2020-08-19 15:31

Marcin Krupa
Biegły Rewident
nr w rejestrze 11142



Signed by /
Podpisano przez:

André Helin

Date / Data:
2020-08-19 15:42

dr André Helin
Prezes Zarządu
Biegły Rewident nr ewid. 90004

Warszawa, 19 sierpnia 2020 roku

Śródroczne Skrócone Skonsolidowane
Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej
PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony
dnia 30 czerwca 2020 roku

sporządzone zgodnie z MSSF UE



Spis treści

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	4
ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy	6
1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	8
1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
1.4 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy	10
1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	11
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	13
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	13
2.2 Koszty operacyjne	16
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	17
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	17
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	18
3.1 Podatek dochodowy	18
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	20
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	20
4.2 Kapitał własny	22
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	23
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	24
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	24
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	26
5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	27
5.4 Zapasy	27
5.5 Należności handlowe	27
5.6 Pozostałe aktywa	28
5.7 Zobowiązania inwestycyjne	28
5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	29
5.9 Pozostałe rezerwy	30
5.10 Pozostałe zobowiązania	30
6. Instrumenty finansowe	31
6.1 Instrumenty finansowe	31
7. Noty pozostałe	34
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	34
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	35
7.3 Zobowiązania warunkowe	36
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	36
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	36

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019	
Przychody z tytułu umów z klientami	1 964,6	928,9	2 425,3	1 164,4	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(234,6)	(111,5)	(279,9)	(120,7)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(243,6)	(116,0)	(289,5)	(142,8)	
Usługi transportowe	(160,6)	(66,0)	(203,5)	(105,8)	
Pozostałe usługi	(176,6)	(85,6)	(181,0)	(87,9)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(853,2)	(411,6)	(881,4)	(453,1)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(133,1)	(59,2)	(141,3)	(65,3)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	43,8	37,7	1,4	2,8	<i>Nota 2.3</i>
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	206,7	116,7	450,1	191,6	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(388,7)	(193,1)	(348,2)	(176,6)	<i>Nota 2.2</i>
Zysk/(strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(182,0)	(76,4)	101,9	15,0	
Przychody i (koszty) finansowe	(49,8)	(16,0)	(34,6)	(15,8)	<i>Nota 2.4</i>
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	0,8	0,3	0,7	(0,1)	<i>Nota 5.3</i>
Zysk/(strata) przed opodatkowaniem	(231,0)	(92,1)	68,0	(0,9)	
Podatek dochodowy	39,1	14,6	(20,1)	(4,3)	<i>Nota 3.1</i>
ZYSK/(STRATA) NETTO	(191,9)	(77,5)	47,9	(5,2)	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	(30,0)	15,8	9,1	8,7	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	5,7	(3,0)	(1,7)	(1,6)	<i>Nota 3.1</i>
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	(5,8)	1,2	0,3	2,9	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(30,1)	14,0	7,7	10,0	
Zyski/(straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(52,1)	(52,1)	(14,0)	(14,0)	<i>Nota 5.8</i>
Podatek dochodowy	9,9	9,9	2,7	2,7	<i>Nota 3.1</i>
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	(0,7)	(0,7)	0,7	0,7	<i>Nota 6.1</i>
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(42,9)	(42,9)	(10,6)	(10,6)	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(73,0)	(28,9)	(2,9)	(0,6)	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(264,9)	(106,4)	45,0	(5,8)	
Zysk/(strata) netto przypadający:					
Zysk/(strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	(191,9)	(77,5)	47,9	(5,2)	
Suma całkowitych dochodów przypadających:					
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	(264,9)	(106,4)	45,0	(5,8)	
Zysk/(strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	
Zysk/(strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(4,28)	(1,72)	1,07	(0,12)	

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

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/06/2020	31/12/2019	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	4 327,2	4 329,6	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	884,7	872,4	<i>Nota 5.1</i>
Prawa do użytkowania aktywów	1 040,0	1 078,8	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	41,4	40,4	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	4,1	3,0	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	11,3	10,9	
Pozostałe aktywa	39,0	55,0	<i>Nota 5.6</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	166,3	113,7	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	6 514,0	6 503,8	
Zapasy	142,9	161,0	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	564,7	591,3	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	0,7	0,7	
Należności z tytułu podatku dochodowego	3,6	51,4	
Pozostałe aktywa	121,4	132,7	<i>Nota 5.6</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	427,0	550,4	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	1 260,3	1 487,5	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	4,1	-	
AKTYWA RAZEM	7 778,4	7 991,3	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	781,4	781,4	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(144,9)	(77,7)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	71,7	77,5	
Zyski zatrzymane	210,9	402,8	
Kapitał własny razem	3 158,4	3 423,3	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	2 306,7	2 201,4	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	3,1	2,7	
Zobowiązania inwestycyjne	169,6	157,0	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	712,1	657,1	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	5,4	5,4	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	87,1	92,3	<i>Nota 3.1</i>
Pozostałe zobowiązania	0,1	-	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	3 284,1	3 115,9	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	410,0	421,3	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	355,0	412,2	
Zobowiązania inwestycyjne	144,0	181,5	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	149,3	127,1	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	38,2	45,6	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe zobowiązania	239,4	264,4	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 335,9	1 452,1	
Zobowiązania razem	4 620,0	4 568,0	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 778,4	7 991,3	

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego			Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	Zyski zatrzymane	Kapitał własny razem
			Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających			
1/01/2020	2 239,3	781,4	(12,2)	(75,0)	9,5	77,5	402,8	3 423,3
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(191,9)	(191,9)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	(0,7)	(42,2)	(24,3)	(5,8)	-	(73,0)
Całkowite dochody razem	-	-	(0,7)	(42,2)	(24,3)	(5,8)	(191,9)	(264,9)
30/06/2020	2 239,3	781,4	(12,9)	(117,2)	(14,8)	71,7	210,9	3 158,4
1/01/2019 (zbadane)	2 239,3	628,2	(12,9)	(32,8)	1,5	75,8	584,4	3 483,5
Efekt wdrożenia MSSF 16	-	-	-	-	-	-	2,8	2,8
1/01/2019 (przekształcone)	2 239,3	628,2	(12,9)	(32,8)	1,5	75,8	587,2	3 486,3
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	47,9	47,9
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	0,7	(11,3)	7,4	0,3	-	(2,9)
Całkowite dochody razem	-	-	0,7	(11,3)	7,4	0,3	47,9	45,0
Dywidendy	-	-	-	-	-	-	(67,2)	(67,2)
Pozostałe zmiany za okres	-	153,2	-	-	-	-	(153,2)	-
30/06/2019	2 239,3	781,4	(12,2)	(44,1)	8,9	76,1	414,7	3 464,1

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(231,0)	68,0	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	388,7	348,2	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	30,0	27,9	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	1,5	0,8	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	47,0	(23,6)	
Zmiany w kapitale obrotowym	36,4	(49,6)	
Pozostałe korekty	(54,6)	(16,2)	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	218,0	355,5	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(379,9)	(522,7)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	27,0	12,5	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	-	0,4	
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	-	200,0	
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	1,9	4,2	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(351,0)	(305,6)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu	(75,3)	(62,8)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	285,5	-	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(182,1)	(122,8)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(30,6)	(26,6)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	14,0	45,5	
Wpływ / (wyptyw) w ramach cash pool	1,5	-	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(3,1)	(3,3)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	9,9	(170,0)	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(123,1)	(120,1)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	550,4	447,3	<i>Nota 4.3</i>
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	(0,3)	(0,2)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	427,0	327,0	<i>Nota 4.3</i>
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>32,3</i>	<i>40,0</i>	<i>Nota 4.3</i>



NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO ŚRÓDROCZNEGO SKRÓCONEGO SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO

1. Informacje ogólne

1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy

Informacje o Jednostce dominującej

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

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

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej na dzień 30 czerwca 2020 roku zostały zaprezentowane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2020 roku odpowiednio w **Rozdziałach 3.1** oraz **3.3**.

Informacje o Grupie Kapitałowej

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

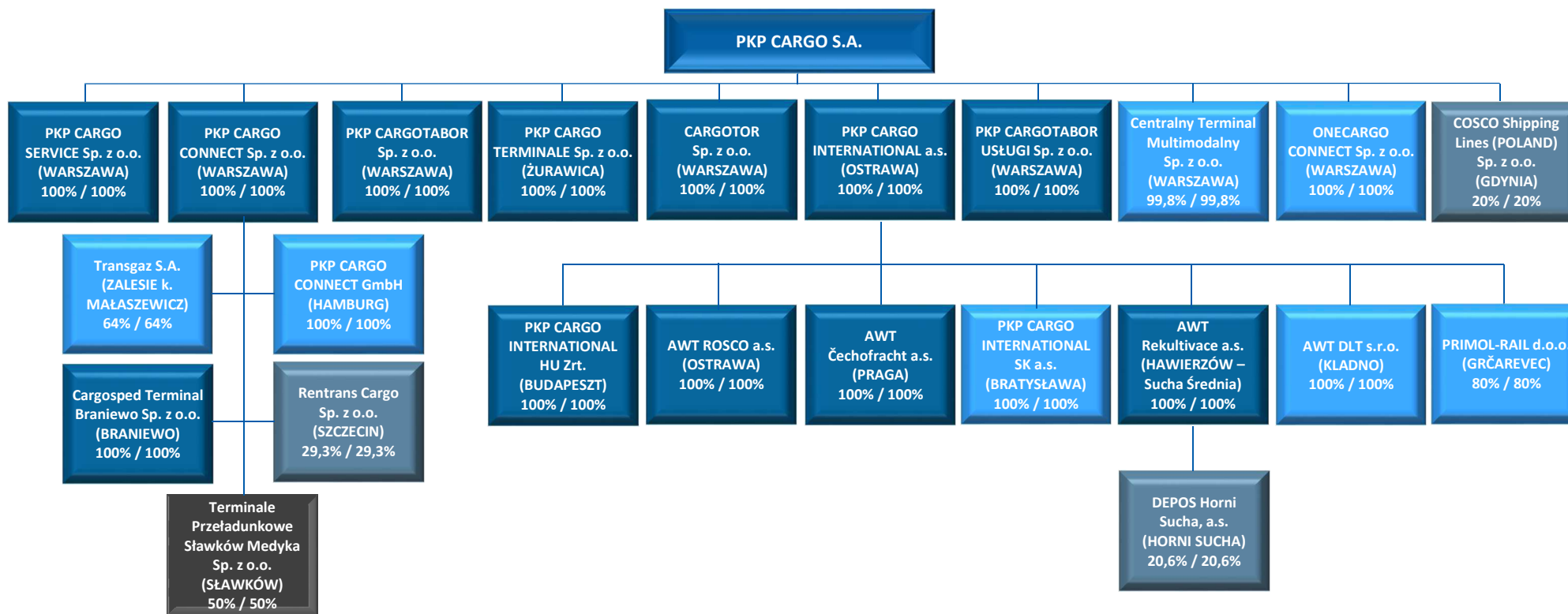


Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 19 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiadała udziały w 3 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

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



Jednostki zależne – konsolidowane metodą pełną
 Jednostki stowarzyszone wchodzące w skład Grupy

Pozostałe jednostki zależne wchodzące w skład Grupy
 Udziały we wspólnych przedsięwzięciach wchodzące w skład Grupy

1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

Ze skutkiem na dzień 1 stycznia 2020 roku nastąpiło transgraniczne połączenie spółki AWT Reaktivace a.s. ze spółką AWT Reaktivace PL Sp. z o.o., w wyniku którego spółka przejmowana AWT Reaktivace PL Sp. z o.o. została wykreślona z Krajowego Rejestru Sądowego.

W dniu 10 lutego 2020 roku nastąpiła zmiana nazwy spółki z AWT Rail HU Zrt. na PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.

W dniu 13 czerwca 2020 roku nastąpiło rozwiązanie spółki P.P.H.U. "UKPOL" Sp. z o.o. zgodnie z postanowieniem Sądu Rejonowego w Rzeszowie. W wyniku powyższego spółka P.P.H.U. "UKPOL" Sp. z o.o. przestała być podmiotem powiązany z Grupą PKP CARGO.

W dniu 24 czerwca 2020 roku nastąpiła zmiana nazwy spółki z AWT Rail SK a.s. na PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.

1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

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

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie ze zbadanym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzonym według MSSF UE.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2020 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszego Śródrocznego Skróconego Sprawozdania Finansowego nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od końca okresu sprawozdawczego.

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

Działalność Grupy nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

W skład niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wchodzi skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej, skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym, skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych oraz wybrane noty objaśniające.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Dane w sprawozdaniu finansowym zostały wykazane w milionach złotych.

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

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

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

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

1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego (cd.)

Na dzień 30 czerwca 2020 roku, 31 grudnia 2019 roku oraz 30 czerwca 2019 roku Grupa dla potrzeb wyceny sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych objętych konsolidacją zastosowała następujące kursy walut:

Waluta	Pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej		Pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów i sprawozdania z przepływów pieniężnych	
	30/06/2020	31/12/2019	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019
EUR	4,4660	4,2585	4,4413	4,2880
CZK	0,1666	0,1676	0,1677	0,1669
HUF	0,0125	0,0129	0,0127	0,0134

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe podlegało przeglądowi biegłego rewidenta. Pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2019 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2019 roku sporządzonego według MSSF UE.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 19 sierpnia 2020 roku.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

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

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

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany w zakresie referencji do Założeń Konceptyjnych MSSF	1 stycznia 2020 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” i MSR 8 „Zasady (polityka) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych i korygowanie błędów” - definicja terminu istotny	1 stycznia 2020 roku
Poprawki do MSSF 9 „Instrumenty finansowe”, MSSF 7 „Instrumenty finansowe - ujawnianie informacji” oraz MSR 39 „Instrumenty finansowe: ujmowanie i wycena” - reforma IBOR	1 stycznia 2020 roku
Zmiany do MSSF 3 „Połączenia jednostek gospodarczych” – definicja przedsięwzięcia	1 stycznia 2020 roku

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

Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR oraz 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 30 czerwca 2020 roku nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej zatwierdzenie przez UE poniższych standardów nie spowoduje konieczności istotnej modyfikacji zasad rachunkowych stosowanych przez Grupę:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSSF 16 „Leasing” - Koncesje czynszowe związane z Covid-19	1 czerwca 2020 roku
Zmiany do MSSF 4 „Umowy ubezpieczeniowe” - odroczenie MSSF 9	1 stycznia 2021 roku
Zmiany do MSSF 3 „Połączenia jednostek gospodarczych”, MSR 16 "Rzeczowe aktywa trwałe", MSR 37 "Rezerwy, zobowiązania warunkowe i aktywa warunkowe"	1 stycznia 2022 roku
Roczne poprawki do MSSF cykl 2018-2020 (MSSF 1, MSSF 9, MSSF 16 oraz MSR 41)	1 stycznia 2022 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” - klasyfikacja zobowiązań jako krótkoterminowe lub długoterminowe	1 stycznia 2023 roku
MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe”	1 stycznia 2023 roku

1.4 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy

Utrata wartości aktywów trwałych Grupy

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku, w wyniku pandemii COVID-19, Grupa odnotowała niższe wyniki finansowe od oczekiwanych, w związku z czym na dzień 30 czerwca 2020 roku przeprowadziła testy na trwałą utratę wartości w odniesieniu do dwóch ośrodków wypracowujących środki pieniężne zdefiniowanych na poziomie aktywów Jednostki dominującej oraz Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL. Rezultaty przeprowadzonych testów nie wykazały konieczności aktualizacji wartości aktywów trwałych należących do Grupy. Szczegółowe informacje w zakresie testów na trwałą utratę wartości zostały opisane w **Nocie 1.5** niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Ocena oczekiwanych strat kredytowych

Grupa przeprowadziła analizę wpływu pandemii COVID-19 na kalkulację oczekiwanych strat kredytowych pod kątem uwzględnienia dodatkowego ryzyka kredytowego związanego z obecną sytuacją gospodarczą, która może spowodować pogorszenie sytuacji płynnościowej kontrahentów, a tym samym wpłynąć na odzyskiwalność należności handlowych. Na podstawie analizy dotychczasowych spłat należności Grupa zaobserwowała, iż poziom spłaty należności handlowych prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej na dzień 30 czerwca 2020 roku nie uległ istotnej zmianie w stosunku do poprzednich okresów. Część należności handlowych jest ponadto objęta zabezpieczeniami. Grupa jest w stałym kontakcie z kluczowymi kontrahentami i nie ma sygnałów świadczących o istotnym wzroście ryzyka niespłacalności należności. Biorąc pod uwagę powyższe oraz z uwagi na niepewność prognoz dotyczących rozwoju pandemii i ich wpływu na otoczenie gospodarcze, Grupa nie dysponuje danymi, na bazie których mogłaby oszacować dodatkowe ryzyko kredytowe, a tym samym nie zidentyfikowała przesłanek do zmiany szacunków przyjętych do oceny oczekiwanych strat kredytowych na dzień 30 czerwca 2020 roku. Grupa na bieżąco analizuje sytuację i w razie zaistnienia przesłanek dokona aktualizacji założeń przyjętych w modelu kalkulacji oczekiwanych strat kredytowych.

Wpływ na koszty świadczeń pracowniczych

W dniu 7 maja 2020 roku Jednostka dominująca podpisała porozumienia z organizacjami związkowymi w zakresie obniżenia wymiaru czasu pracy pracowników o 10%, jednak nie więcej niż do 0,5 etatu w okresie od 1 czerwca 2020 roku do 31 sierpnia 2020 roku. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy przysługuje wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie może być ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalone na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę. Obniżenie wymiaru czasu pracy spowodowało pomniejszenie kosztów świadczeń pracowniczych w czerwcu 2020 roku o 9,8 milionów złotych.

Na podstawie Ustawy Antykryzysowej, Jednostce dominującej przyznano wsparcie z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych za okres od 1 czerwca do 31 sierpnia 2020 roku w wysokości 102,4 milionów złotych. Dofinansowanie wypłacane jest w trzech transzach, tj. za każdy z trzech miesięcy objętych porozumieniem. Do dnia 30 czerwca 2020 roku Jednostka dominująca otrzymała wpływ pierwszej transzy dofinansowania w wysokości 34,1 milionów złotych. W dniu 2 lipca 2020 roku Jednostka dominująca otrzymała drugą transzę dofinansowania.

Dodatkowo, porozumienie z organizacjami związkowymi podpisały również dwie spółki z Grupy PKP CARGO, tj.:

- PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. - na mocy zawartego w dniu 9 czerwca 2020 roku porozumienia w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 roku wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 5%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia.
- PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. - na mocy zawartego w dniu 2 lipca 2020 roku porozumienia w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 roku wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 10%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia.

Jednocześnie obie spółki zależne wystąpiły z wnioskiem o przyznanie świadczenia ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników objętych obniżonym wymiarem czasu pracy w następstwie COVID-19. Grupa szacuje, że wsparcie z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych wyniesie łącznie dla obu spółek około 17,8 milionów złotych. Pierwsza transza dofinansowania w wysokości 6,1 milionów złotych wpłynęła do obu spółek w sierpniu 2020 roku.

Grupa szacuje, że obniżenie czasu pracy dla pracowników Grupy wpłynie na zmniejszenie kosztów świadczeń pracowniczych w 3 kwartale 2020 roku w wysokości około 23,8 milionów złotych.

Wpływ na pozostałe koszty

Pozostałe koszty poniesione przez Grupę na profilaktykę związaną z COVID-19 wyniosły 2,4 milionów złotych i obejmowały głównie koszty poniesione na środki ochrony osobistej. Dodatkowo, w kwietniu 2020 roku Jednostka dominująca przekazała kwotę 1,0 miliona złotych darowizny na rzecz Fundacji Grupy PKP z przeznaczeniem na walkę z pandemią COVID-19.

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

Sytuacja płynnościowa Grupy

Na dzień 30 czerwca 2020 roku poziom kapitału obrotowego uległ obniżeniu w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2019 roku. Grupa prowadzi aktywne działania związane z zarządzaniem kapitałem obrotowym zmierzające do zmiany terminów płatności z kluczowymi odbiorcami oraz dostawcami. W okresie 6 miesięcy 2020 roku Jednostka dominująca w celu zabezpieczenia pozycji płynnościowej, zawarła umowę z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na udostępnienie kredytu inwestycyjnego do maksymalnej wysokości 200 milionów EUR, z czego do dnia 30 czerwca 2020 roku wykorzystano kwotę 60 milionów EUR. Zaciągnięcie pozostałej kwoty zobowiązania w wysokości 140 milionów EUR jest opcjonalne i wymaga uzyskania zgody Rady Nadzorczej oraz zawarcia z bankiem odrębnej umowy. Na dzień 30 czerwca 2020 roku Grupa posiadała również niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe w wysokości 264,9 milionów złotych.

Pozostałe informacje dotyczące wpływu pandemii COVID-19 na działalność Grupy zostały opisane w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I półrocze 2020 roku w [Rozdziałach 5.4 i 6.1](#).

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku zmiana istotnych wielkości opartych na profesjonalnym osądzie oraz szacunkach dotyczyła:

- taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

Na dzień 30 czerwca 2020 roku Grupa przeprowadziła testy na trwałą utratę wartości w odniesieniu do dwóch ośrodków wypracowujących środki pieniężne zdefiniowanych na poziomie aktywów Jednostki dominującej oraz Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL. Testy na trwałą utratę wartości zostały przeprowadzone z uwagi na utrzymującą się niższą wartość rynkową aktywów netto od ich wartości bilansowej oraz niższe od oczekiwanych wyniki finansowe osiągnięte przez Grupę w okresie 6 miesięcy 2020 roku. Testy zostały przeprowadzone w odniesieniu do ośrodków wypracowujących środki pieniężne poprzez ustalenie ich wartości odzyskiwalnej na poziomie wartości użytkowej. 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 okres od lipca 2020 do 2029 roku. Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwałe wykorzystywane przez testowane ośrodki wypracowujące środki pieniężne mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności.

PKP CARGO S.A.

Poniżej przedstawiono kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości ośrodka wypracowującego środki pieniężne na poziomie Jednostki dominującej:

- w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2021-2029 średnioroczny wzrost przychodów z działalności operacyjnej (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 1,3% w ujęciu realnym,
- wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie 14,6% rocznych przychodów z działalności operacyjnej w ujęciu realnym w całym okresie szczegółowej projekcji dla lat 2021-2029,
- średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 5,62% 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 30 czerwca 2020 roku, wobec czego Jednostka dominująca nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Poniżej przedstawiono kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości użytkowej ośrodka wypracowującego środki pieniężne na poziomie Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL:

- za ośrodek wypracowujący środki pieniężne uznano całość aktywów należących do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, które głównie są wykorzystywane do obsługi klientów na czeskim rynku kolejowym,
- w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2021-2029 średnioroczny wzrost przychodów z działalności operacyjnej (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 1,6% w ujęciu realnym,
- średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 5,66% w ujęciu realnym,
- po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 0,0% w ujęciu realnym.

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

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna nie różniła się istotnie od wartości bilansowej testowanych aktywów trwałych należących do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, wobec czego Grupa na dzień 30 czerwca 2020 roku nie dokonała aktualizacji odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów, który na ten dzień wynosił 107,6 milionów złotych.

Poniżej przedstawiono szacowaną zmianę wysokości odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów na dzień 30 czerwca 2020 roku przy zmianie wyłącznie poniższych kluczowych parametrów z zachowaniem stałego poziomu pozostałych założeń:

	Grupa PKP CARGO INTERNATIONAL	
	- 0,3 p.p.	+ 0,3 p.p.
WACC	(45,4)	39,5
Wzrost po okresie prognozy szczegółowej	24,8	(29,1)

Ponadto, w wyniku przeprowadzonej na dzień 31 grudnia 2019 roku aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego, w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku nastąpił wzrost kosztów amortyzacji o 7,8 milionów złotych.

- aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku, w związku z poniesioną stratą podatkową, Grupa utworzyła aktywa z tytułu podatku odroczonego od straty podatkowej w wysokości 36,8 milionów złotych. Na dzień 30 czerwca 2020 roku aktywa z tytułu podatku odroczonego od strat podatkowych wynosiły 72,4 milionów złotych. W oparciu o istniejące w Grupie wieloletnie prognozy finansowe Zarząd Jednostki dominującej na dzień 30 czerwca 2020 roku ocenia ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów jako niskie.

- rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

Na dzień 30 czerwca 2020 roku Jednostka dominująca przeprowadziła wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze głównie w związku ze zmianą stopy dyskonta oraz zmianą podstawy naliczania rezerw na odpis na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych dla emerytów i rencistów (rezerwy na ZFŚS). Stopa dyskonta przyjęta do wyceny rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 30 czerwca 2020 roku wyniosła 1,4% (na dzień 31 grudnia 2019 roku: 2,1%). Zmiana stopy dyskonta spowodowała zwiększenie rezerw na świadczenia pracownicze o 39,6 milionów złotych, z czego kwota 10,6 milionów złotych obciążała wynik finansowy Grupy. W przypadku rezerw na ZFŚS kwota podstawy naliczenia odpisu wzrosła na dzień 30 czerwca 2020 roku do wysokości 258,38 złotych na osobę (na dzień 31 grudnia 2019 roku: 211,87 złotych na osobę). Zmiana ta spowodowała zwiększenie rezerw na ZFŚS o 28,3 milionów złotych. Pozostałe kluczowe założenia przyjęte do wyceny aktuarialnej były zgodne z założeniami przyjętymi na dzień 31 grudnia 2019 roku. Udział Jednostki dominującej w wartości rezerw Grupy na świadczenia pracownicze wycenianych metodą aktuarialną wynosił około 90%. Dodatkowo, istotny wpływ na zmianę rezerw na świadczenia pracownicze miał również wzrost rezerwy na niewykorzystane urlopy w wysokości 14,6 milionów złotych.

- praw do użytkowania aktywów oraz zobowiązań leasingowych zgodnie z MSSF 16

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku wartość praw do użytkowania aktywów ujętych w związku z zawarciem nowych lub modyfikacją już istniejących umów leasingu wynosiła 46,5 milionów złotych.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku nie miały miejsca zmiany innych istotnych założeń przyjętych przez Zarząd Jednostki dominującej przy ustalaniu wielkości szacunkowych, które miałyby istotny wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.



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

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami

Struktura przychodów z tytułu umów z klientami

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

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

6 miesięcy zakończony 30/06/2020	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	127,0	3,0	407,0	1 031,5	1 568,5
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,4	0,1	0,5	64,4	65,4
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	4,0	67,4	64,8	136,2
Przychody przeładunkowe	0,8	-	0,1	72,3	73,2
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	0,9	40,1	41,0
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	25,4	25,4
Pozostałe przychody	0,6	7,0	5,5	41,8	54,9
Razem	128,8	14,1	481,4	1 340,3	1 964,6
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	27,5	27,5
Przez okres	128,8	14,1	481,4	1 312,8	1 937,1
Razem	128,8	14,1	481,4	1 340,3	1 964,6

3 miesiące zakończony 30/06/2020	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	42,3	2,7	180,9	512,0	737,9
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,1	-	0,3	32,2	32,6
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	2,3	31,2	31,1	64,6
Przychody przeładunkowe	0,4	-	0,1	34,1	34,6
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	0,3	20,7	21,0
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	11,1	11,1
Pozostałe przychody	0,2	3,6	3,0	20,3	27,1
Razem	43,0	8,6	215,8	661,5	928,9
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	11,2	11,2
Przez okres	43,0	8,6	215,8	650,3	917,7
Razem	43,0	8,6	215,8	661,5	928,9

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

6 miesięcy zakończony 30/06/2019	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	212,7	0,6	544,4	1 255,7	2 013,4
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,8	-	1,0	75,2	77,0
Przychody bocznicowe i trakcyjne	0,4	4,8	60,1	71,7	137,0
Przychody przeładunkowe	0,5	-	0,3	73,0	73,8
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	-	39,8	39,8
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	25,2	25,2
Pozostałe przychody	0,8	4,8	5,4	48,1	59,1
Razem	215,2	10,2	611,2	1 588,7	2 425,3
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	31,2	31,2
Przez okres	215,2	10,2	611,2	1 557,5	2 394,1
Razem	215,2	10,2	611,2	1 588,7	2 425,3

3 miesiące zakończony 30/06/2019	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	102,9	0,5	259,4	597,5	960,3
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,6	-	0,5	39,7	40,8
Przychody bocznicowe i trakcyjne	0,4	3,2	28,8	36,4	68,8
Przychody przeładunkowe	0,4	-	0,1	38,3	38,8
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	-	18,8	18,8
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	11,5	11,5
Pozostałe przychody	0,4	2,2	2,7	20,1	25,4
Razem	104,7	5,9	291,5	762,3	1 164,4
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	14,2	14,2
Przez okres	104,7	5,9	291,5	748,1	1 150,2
Razem	104,7	5,9	291,5	762,3	1 164,4



2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

Informacje geograficzne

Grupa definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. Głównym obszarem geograficznym działalności Grupy jest Polska. Poniżej przedstawiono przychody z tytułu umów z klientami Grupy od klientów zewnętrznych w rozbiu na miejsce ich siedziby:

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Polska	1 362,9	620,5	1 737,9	835,9
Czechy	272,8	141,0	287,7	144,5
Niemcy	127,1	73,6	146,2	65,4
Słowacja	37,4	18,1	64,8	29,7
Dania	27,6	13,9	26,9	12,9
Austria	27,4	12,2	28,3	14,4
Pozostałe kraje	109,4	49,6	133,5	61,6
Razem	1 964,6	928,9	2 425,3	1 164,4

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

	30/06/2020	31/12/2019
Polska	5 560,9	5 576,0
Czechy	760,9	787,8
Pozostałe kraje	4,7	4,3
Razem	6 326,5	6 368,1

Informacje o wiodących klientach

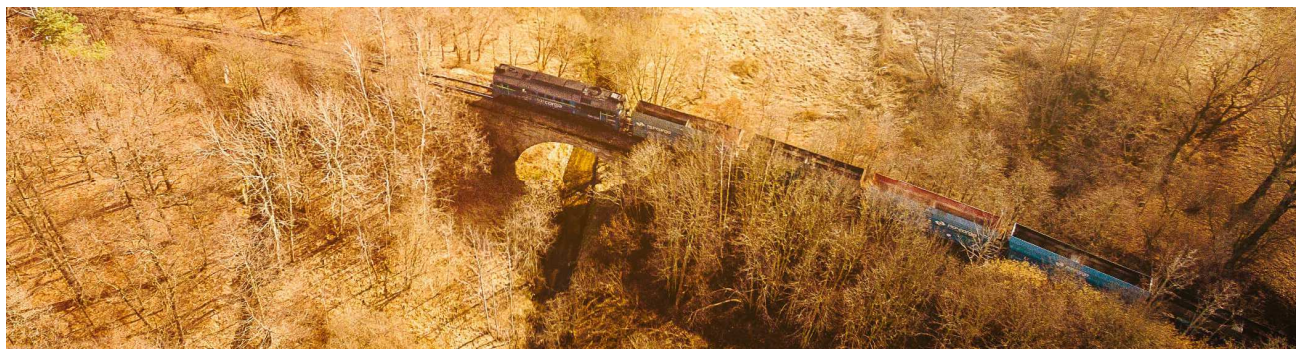
W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku oraz 30 czerwca 2019 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	30/06/2020	30/06/2019
Stan na początek okresu sprawozdawczego	18,6	37,1
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	38,3	47,7
Reklasyfikacja do należności	(18,6)	(37,1)
Różnice kursowe z wyceny	0,1	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	38,4	47,7

Zobowiązania z tytułu umów z klientami

	30/06/2020	30/06/2019
Stan na początek okresu sprawozdawczego	0,9	1,6
Ujęcie przychodów:		
Z bilansu otwarcia zobowiązania z tytułu umów z klientami	(0,9)	(1,6)
Zapłata otrzymana lub należna z góry	0,5	3,4
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	0,5	3,4



2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Zużycie paliwa trakcyjnego	(58,5)	(24,4)	(92,3)	(43,2)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(176,1)	(87,1)	(187,6)	(77,5)
Razem	(234,6)	(111,5)	(279,9)	(120,7)

Pozostałe usługi

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego	(41,7)	(20,3)	(37,9)	(20,7)
Czyszcze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(31,2)	(13,7)	(40,2)	(14,9)
Usługi telekomunikacyjne	(3,2)	(1,5)	(3,2)	(1,8)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(4,9)	(2,4)	(7,0)	(3,9)
Usługi informatyczne	(23,0)	(11,3)	(22,3)	(10,9)
Usługi przeładunkowe	(6,7)	(2,5)	(7,9)	(4,3)
Usługi rekultywacyjne	(37,5)	(18,9)	(34,5)	(17,2)
Pozostałe usługi	(28,4)	(15,0)	(28,0)	(14,2)
Razem	(176,6)	(85,6)	(181,0)	(87,9)

Koszty świadczeń pracowniczych

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Wynagrodzenia	(633,4)	(309,4)	(640,4)	(324,9)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(133,9)	(66,3)	(136,1)	(69,2)
Koszty odpisów na ZFŚS	(16,9)	(7,5)	(13,9)	(7,0)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(23,8)	(10,3)	(22,7)	(10,9)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(2,3)	(1,0)	(2,8)	(1,2)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(42,9)	(17,1)	(65,5)	(39,9)
Razem	(853,2)	(411,6)	(881,4)	(453,1)

Pozostałe koszty

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(10,6)	(4,3)	(14,0)	(6,7)
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	(20,2)	(6,8)	(20,7)	(6,6)
Zużycie materiałów	(46,6)	(23,1)	(46,7)	(22,7)
Podatki i opłaty	(17,8)	(9,0)	(17,3)	(9,6)
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(13,7)	(5,6)	(15,4)	(6,8)
Podróże służbowe	(13,7)	(6,3)	(16,3)	(8,3)
Pozostałe	(10,5)	(4,1)	(10,9)	(4,6)
Razem	(133,1)	(59,2)	(141,3)	(65,3)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Amortyzacja taboru kolejowego	(271,4)	(135,0)	(239,0)	(119,6)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(40,0)	(19,8)	(45,0)	(24,4)
Amortyzacja prawa do użytkowania aktywów	(70,9)	(35,1)	(57,6)	(29,4)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(6,3)	(3,1)	(6,6)	(3,2)
Związane / (rozwiązane) odpisy z tytułu utraty wartości:				
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	(0,1)	(0,1)	-	-
Razem	(388,7)	(193,1)	(348,2)	(176,6)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	4,5	3,8	3,0	1,1
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	4,0	1,3	4,6	3,1
Kary i odszkodowania	8,2	4,5	8,4	4,7
Rozwiązane pozostałe rezerwy	1,4	0,4	0,8	0,5
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	2,6	1,2	1,4	0,8
Wynik netto różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	2,3	(1,1)	-	(0,1)
Wpływ z tytułu tarczy antykryzysowej ⁽¹⁾	34,1	34,1	-	-
Inne	2,3	1,2	3,3	2,3
Pozostałe przychody operacyjne razem	59,4	45,4	21,5	12,4
Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe	(2,7)	(1,7)	(5,6)	(3,6)
Kary i odszkodowania	(5,3)	(1,5)	(4,2)	(1,5)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(3,2)	(2,0)	(2,0)	(1,2)
Utworzone pozostałe rezerwy	(0,9)	(0,6)	(4,0)	(0,7)
Inne	(3,5)	(1,9)	(4,3)	(2,6)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(15,6)	(7,7)	(20,1)	(9,6)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	43,8	37,7	1,4	2,8

⁽¹⁾ Pozycja reprezentuje otrzymaną przez Jednostkę dominującą wpłatę pierwszej transzy dofinansowania do wynagrodzeń pracowników ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w wysokości 34,1 milionów złotych.

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Przychody odsetkowe	1,5	0,4	3,4	1,3
Przychody z tytułu dywidend	-	-	0,3	0,3
Pozostałe	-	(0,1)	1,7	1,6
Przychody finansowe razem	1,5	0,3	5,4	3,2
Koszty odsetkowe	(32,2)	(14,4)	(29,7)	(14,2)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(7,0)	(3,5)	(8,8)	(4,4)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	(10,9)	2,0	-	-
Inne	(1,2)	(0,4)	(1,5)	(0,4)
Koszty finansowe razem	(51,3)	(16,3)	(40,0)	(19,0)
Przychody i (koszty) finansowe	(49,8)	(16,0)	(34,6)	(15,8)



3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Bieżący podatek dochodowy				
Bieżące obciążenie podatkowe	(3,6)	(1,7)	(4,2)	10,4
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	1,6	-	(0,7)	(0,2)
Odroczony podatek dochodowy				
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	41,1	16,3	(15,2)	(14,5)
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	39,1	14,6	(20,1)	(4,3)

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

Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	3 miesiące zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019	3 miesiące zakończone 30/06/2019
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	5,7	(3,0)	(1,7)	(1,6)
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	9,9	9,9	2,7	2,7
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach ⁽¹⁾	1,1	(0,2)	(0,1)	(0,5)
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	16,7	6,7	0,9	0,6

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

Stan aktywów i zobowiązań z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Aktywa i zobowiązania z tytułu podatku odroczonego podlegają kompensacie na poziomie sprawozdań finansowych każdej spółki z Grupy i w związku z tym w niniejszym Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym prezentuje się następujące wartości:

	30/06/2020	31/12/2019
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	166,3	113,7
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(87,1)	(92,3)
Razem	79,2	21,4



3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

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

6 miesięcy zakończony 30/06/2019	1/01/2019 (zbadane)	Efekt wdrożenia MSSF 16	1/01/2019 (przekształcone)	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	30/06/2019
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:							
Niefinansowe aktywa trwałe	(133,4)	11,9	(121,5)	(20,8)	-	(0,1)	(142,4)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	-	(9,5)	(9,5)	3,0	-	-	(6,5)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	10,8	(1,4)	9,4	(2,4)	-	-	7,0
Zapasy	(4,1)	-	(4,1)	0,3	-	-	(3,8)
Należności leasingowe	-	(1,7)	(1,7)	(0,5)	-	-	(2,2)
Należności handlowe	3,6	-	3,6	(1,9)	-	-	1,7
Rezerwy na świadczenia pracownicze	134,0	-	134,0	9,6	2,7	-	146,3
Pozostałe	0,3	-	0,3	(2,2)	(1,7)	-	(3,6)
Niewykorzystane straty podatkowe	35,9	-	35,9	(0,3)	-	-	35,6
Razem	47,1	(0,7)	46,4	(15,2)	1,0	(0,1)	32,1

Analiza zapadalności aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 30 czerwca 2020 roku

Rok	2021	2022	2023	2024	2025	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	5,7	8,1	85,4	181,0	100,7	380,9

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 31 grudnia 2019 roku

Rok	2021	2022	2023	2024	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	12,6	8,4	85,4	80,3	186,7

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Straty podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Kwota strat podatkowych nieujętych w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku wynika ze strat podatkowych od następujących spółek:

	30/06/2020	31/12/2019
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	20,9	21,5
AWT Čechofracht a.s.	12,5	10,6
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	7,5	7,5
CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.	0,4	0,4
Razem	41,3	40,0

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 30 czerwca 2020 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2020	2021	2022	2023	2024	2025 i później	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	3,8	8,7	6,2	6,7	13,8	2,1	41,3

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 grudnia 2019 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2020	2021	2022	2023	2024	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	3,9	8,8	6,3	6,9	14,1	40,0

4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Grupę składają się z dwóch głównych kategorii: kredytów bankowych i pożyczek oraz leasingu. Umowy kredytów zawierane były głównie na finansowanie bieżącej działalności, finansowanie i refinansowanie planu inwestycyjnego oraz akwizycji. Spłata zaciągniętych zobowiązań wynikających z zawartych umów kredytowych jest dokonywana w PLN i EUR.

Umowy leasingu zawarte są w PLN, EUR, CZK, HUF i dotyczą głównie nieruchomości oraz taboru kolejowego.

Pozycje w walutach

30/06/2020	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej			Razem
		EUR	CZK	HUF	
Kredyty bankowe i pożyczki	1 071,9	684,4	-	-	1 756,3
Leasing	785,0	139,8	35,4	0,2	960,4
Razem	1 856,9	824,2	35,4	0,2	2 716,7
Zobowiązania zmiennoprocentowe	1 210,7	483,7	-	-	1 694,4
Zobowiązania stałoprocentowe	646,2	340,5	35,4	0,2	1 022,3
Razem	1 856,9	824,2	35,4	0,2	2 716,7

31/12/2019	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	1 085,2	541,0	-	1 626,2
Leasing	807,7	142,3	46,5	996,5
Razem	1 892,9	683,3	46,5	2 622,7
Zobowiązania zmiennoprocentowe	1 234,5	469,7	-	1 704,2
Zobowiązania stałoprocentowe	658,4	213,6	46,5	918,5
Razem	1 892,9	683,3	46,5	2 622,7

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

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

6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2019 (zbadane)	1 331,8	95,2	1 427,0
Efekt wdrożenia MSSF 16	-	803,7	803,7
1/01/2019 (przekształcone)	1 331,8	898,9	2 230,7
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	-	51,4	51,4
Modyfikacje istniejących umów	-	(0,3)	(0,3)
Koszty transakcyjne	1,1	-	1,1
Naliczenie odsetek	11,1	17,5	28,6
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(122,8)	(62,8)	(185,6)
Zapłacone odsetki	(11,6)	(15,0)	(26,6)
Koszty transakcyjne	(1,1)	-	(1,1)
Pozostałe	-	(1,3)	(1,3)
Wycena walutowa	(6,1)	(1,2)	(7,3)
Różnice kursowe z przeliczenia	-	(1,1)	(1,1)
30/06/2019	1 202,4	886,1	2 088,5
Długoterminowe	956,1	753,3	1 709,4
Krótkoterminowe	246,3	132,8	379,1
Razem	1 202,4	886,1	2 088,5

Warunki umów kredytowych

Podpisane z bankami umowy nakładają na Grupę zobowiązania natury prawno-finansowej stosowane standardowo w tego rodzaju transakcjach. Kluczowymi wskaźnikami wypełnienia umów kredytowych zawartych przez Grupę są: wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA oraz wskaźnik ogólnego zadłużenia.

Wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA określa poziom zadłużenia pomniejszonego o środki pieniężne w relacji do generowanej EBITDA i kalkulowany jest bez uwzględnienia wpływu MSSF 16. Maksymalna dopuszczalna wartość wskaźnika zadłużenie netto/EBITDA nie może przekroczyć 3,0.

Wskaźnik ogólnego zadłużenia, zdefiniowany jako stosunek zobowiązań do sumy bilansowej, nie może przekroczyć 60%.

Wyżej wymienione wskaźniki kalkulowane są w oparciu o dane zawarte zarówno w Jednostkowym i Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO.

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Zgodnie z zapisami większości umów zawartych przez Grupę weryfikacja wypełnienia warunków umów kredytowych następuje na koniec każdego roku obrotowego. W przypadku dwóch umów weryfikacja wyżej wymienionych wskaźników następuje również w okresach półrocznych. Na dzień 30 czerwca 2020 roku dla tych umów parametr EBITDA uwzględnia rzeczywisty wynik po 6 miesiącach danego roku oraz prognozę EBITDA za drugie półrocze, natomiast parametr zadłużenie netto oraz wskaźnik ogólnego zadłużenia określone są na podstawie rzeczywistych danych na dzień 30 czerwca danego roku oraz szacowanej wartości na koniec roku obrotowego.

Na dzień 30 czerwca 2020 roku zapisy umów kredytowych nie są naruszone. Istotny wpływ na spełnienie wskaźników z umów kredytowych w kolejnych terminach badania wskaźników może mieć jednak sytuacja gospodarcza związana m.in. ze skutkami pandemii COVID-19. W przypadku dalszego spowolnienia gospodarczego istnieje ryzyko naruszenia warunków umów kredytowych w przyszłości.

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

Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów		30/06/2020	30/06/2019
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	18,3	19,4
Przychody odsetkowe z tytułu leasingu	Przychody finansowe	0,3	0,3
Koszty z tytułu:			
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(13,6)	(20,4)
Leasingu aktywów niskiej wartości	Pozostałe usługi	(1,1)	(2,8)
Zmiennych opłat leasingowych nieujętych w wycenie zobowiązań leasingowych	Pozostałe usługi	(1,0)	(1,9)

Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	30/06/2020	31/12/2019
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	19/07/2020	EUR	4,1	22,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2021	PLN	100,0	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	19/12/2021	PLN	100,0	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	25/06/2021	PLN	10,0	-
Linia leasingowa	Millennium Leasing Sp. z o.o.	02/12/2020	PLN	50,8	51,3
Razem				264,9	273,3

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	30/06/2020	31/12/2019
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 30 czerwca 2020 roku oraz na dzień 31 grudnia 2019 roku kapitał zakładowy składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 50 złotych każda. W pełni pokryte akcje zwykłe, o wartości nominalnej 50 złotych, są równoważne pojedynczemu głosowi na walnym zgromadzeniu i posiadają prawo do dywidendy.

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

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

4.2 Kapitał własny (cd.)

Zmiany w kapitale zapasowym

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zapasowym Grupy. W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2019 roku zmiany w kapitale zapasowym Grupy wynikały z uchwały z dnia 26 czerwca 2019 roku Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. w sprawie częściowego przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2018 w kwocie 148,0 milionów złotych, uchwały z dnia 13 czerwca 2019 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. w sprawie częściowego przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2018 w kwocie 5,4 milionów złotych oraz z uchwały z dnia 14 czerwca 2019 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o. w sprawie pokrycia straty netto za rok 2018 z kapitału zapasowego w kwocie 0,2 miliona złotych.

Zyski zatrzymane

W dniu 29 czerwca 2020 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Jednostki dominującej podjęło uchwałę w sprawie pokrycia straty netto osiągniętej w 2019 roku w kwocie 8,3 milionów złotych z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	30/06/2020	31/12/2019
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	281,3	192,2
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	123,4	358,2
Inne środki pieniężne	22,3	-
Razem	427,0	550,4
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>32,3</i>	<i>49,2</i>

Na dzień 30 czerwca 2020 roku oraz 31 grudnia 2019 roku środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadów, gwarancji oraz mechanizmu podzielonej płatności.



5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

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

⁽¹⁾ W dniu 25 marca 2020 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej wyraziła zgodę na zawarcie z kontrahentami umów na sprzedaż 1721 sztuk wagonów o łącznej wartości księgowej 22,1 milionów złotych. Sprzedaż jest w trakcie realizacji. Na dzień 30 czerwca 2020 roku wartość bilansowa wagonów pozostałych do sprzedaży wynosiła 4,1 milionów złotych.

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

6 miesięcy zakończone 30/06/2019	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2019 (zbadane)	6 471,2	943,7	432,1	98,2	41,1	71,9	1 587,0
Efekt wdrożenia MSSF 16	(217,4)	(42,8)	(6,3)	(10,7)	-	-	(59,8)
1/01/2019 (przekształcone)	6 253,8	900,9	425,8	87,5	41,1	71,9	1 527,2
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	312,5	312,5
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	237,1	237,1
Wykup przedmiotu leasingu	25,3	-	-	2,0	-	-	2,0
Rozliczenie środków trwałych w budowie	527,0	5,8	16,6	2,8	0,5	(552,7)	(527,0)
Dotacja do aktywów trwałych	(46,1)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	(10,9)	-	(0,4)	(0,5)	-	-	(0,9)
Likwidacja	(171,9)	(1,6)	(0,8)	-	(0,1)	(0,1)	(2,6)
Przeklasyfikowanie do APS	(23,5)	(0,1)	-	-	-	-	(0,1)
Różnice kursowe	(0,6)	(0,3)	-	(0,1)	-	-	(0,4)
Pozostałe	(2,1)	-	-	2,1	-	(0,2)	1,9
30/06/2019	6 551,0	904,7	441,2	93,8	41,5	68,5	1 549,7
Skumulowane umorzenie							
1/01/2019 (zbadane)	(2 263,4)	(234,1)	(301,1)	(60,8)	(33,9)	-	(629,9)
Efekt wdrożenia MSSF 16	56,5	1,1	1,9	6,8	-	-	9,8
1/01/2019 (przekształcone)	(2 206,9)	(233,0)	(299,2)	(54,0)	(33,9)	-	(620,1)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(239,0)	(20,5)	(20,7)	(2,4)	(1,4)	-	(45,0)
Wykup przedmiotu leasingu	(4,6)	-	-	(1,3)	-	-	(1,3)
Sprzedaż	9,4	-	0,4	0,5	-	-	0,9
Likwidacja	168,1	1,6	0,5	-	0,1	-	2,2
Przeklasyfikowanie do APS	15,5	0,1	-	-	-	-	0,1
Różnice kursowe	0,1	0,1	-	(0,1)	-	-	-
Pozostałe	22,3	-	-	(22,3)	-	-	(22,3)
30/06/2019	(2 235,1)	(251,7)	(319,0)	(79,6)	(35,2)	-	(685,5)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2019 (zbadane)	(210,8)	(2,8)	(1,7)	-	-	(2,7)	(7,2)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Wykorzystanie odpisu	0,6	-	-	-	-	0,1	0,1
Przeklasyfikowanie do APS	0,8	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	1,0	-	-	-	-	-	-
30/06/2019	(208,4)	(2,8)	(1,7)	-	-	(2,6)	(7,1)
Wartość netto							
1/01/2019	3 836,1	665,1	124,9	33,5	7,2	69,2	899,9
30/06/2019	4 107,5	650,2	120,5	14,2	6,3	65,9	857,1

5.2 Prawa do użytkowania aktywów

Zmiana stanu prawa do użytkowania aktywów

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

6 miesięcy zakończony 30/06/2019	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
Efekt wdrożenia MSSF 16	310,1	729,2	14,6	14,0	1,2	1 069,1
1/01/2019	310,1	729,2	14,6	14,0	1,2	1 069,1
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	41,9	1,8	0,7	7,0	-	51,4
Modyfikacje umów	(0,7)	0,3	0,1	-	-	(0,3)
Zwrot przedmiotu leasingu	-	(0,8)	-	-	-	(0,8)
Wykup przedmiotu leasingu	(25,3)	-	-	(2,0)	-	(27,3)
Pozostałe	-	(2,5)	-	-	-	(2,5)
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,1)	-	-	-	-	(0,1)
30/06/2019	325,9	728,0	15,4	19,0	1,2	1 089,5
Skumulowane umorzenie						
Efekt wdrożenia MSSF 16	(56,5)	(1,1)	(1,9)	(6,8)	-	(66,3)
1/01/2019	(56,5)	(1,1)	(1,9)	(6,8)	-	(66,3)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(25,0)	(29,0)	(1,3)	(2,2)	(0,1)	(57,6)
Wykup przedmiotu leasingu	4,6	-	-	1,3	-	5,9
Pozostałe	(0,5)	(1,9)	-	-	-	(2,4)
30/06/2019	(77,4)	(32,0)	(3,2)	(7,7)	(0,1)	(120,4)
Wartość netto						
1/01/2019	253,6	728,1	12,7	7,2	1,2	1 002,8
30/06/2019	248,5	696,0	12,2	11,3	1,1	969,1

5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Szczegółowe informacje o jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	30/06/2020	31/12/2019
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	1,2	0,9
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	20,4	20,3
Transgaz S.A.	6,4	6,1
Rentrans Cargo Sp. z o.o.	7,8	7,9
PKP CARGO CONNECT GmbH	0,3	0,4
PKP CARGO INTERNATIONAL SK a. s.	2,6	2,4
PRIMOL-RAIL d.o.o.	1,2	0,9
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	1,5	1,5
Razem	41,4	40,4

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019
Stan na początek okresu sprawozdawczego	40,4	47,3
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	0,8	0,7
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidend	-	(1,5)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	0,2	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	41,4	46,5

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	30/06/2020	31/12/2019
Zapasy strategiczne	37,3	38,1
Tabor w trakcie kasacji	12,4	13,5
Pozostałe zapasy	97,9	114,2
Odpisy aktualizujące	(4,7)	(4,8)
Zapasy netto	142,9	161,0

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	30/06/2020	31/12/2019
Należności handlowe	711,1	739,5
Odpis aktualizujący należności	(142,3)	(145,2)
Razem	568,8	594,3
Aktywa długoterminowe	4,1	3,0
Aktywa krótkoterminowe	564,7	591,3
Razem	568,8	594,3



5.6 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	30/06/2020	31/12/2019
Aktywa finansowe		
Forwardy walutowe	0,4	7,4
Udziały w jednostkach nienotowanych	5,6	6,3
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie:		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	31,1	27,2
Wykup świadczeń przejazdowych	7,9	-
Ubezpieczenia	12,7	7,8
Usługi informatyczne	6,9	9,0
Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych	10,6	-
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	6,4	6,3
Inne	6,2	12,2
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	36,9	68,5
Inne	10,1	12,7
Aktywa niematerialne		
Licencje	23,1	24,7
Inne aktywa niematerialne	0,2	0,2
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	2,3	5,4
Razem	160,4	187,7
Aktywa długoterminowe	39,0	55,0
Aktywa krótkoterminowe	121,4	132,7
Razem	160,4	187,7

5.7 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	30/06/2020	31/12/2019
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	307,6	304,0
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	1,8	12,9
Pozostałe	4,2	21,6
Razem	313,6	338,5
Zobowiązania długoterminowe	169,6	157,0
Zobowiązania krótkoterminowe	144,0	181,5
Razem	313,6	338,5



5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Zmiana stanu rezerw na świadczenia pracownicze

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
1/01/2020	234,6	139,7	36,9	8,8	329,4	34,8	784,2
Koszt bieżącego zatrudnienia	4,1	1,6	0,4	0,2	7,4	-	13,7
Koszt odsetkowy	2,1	1,4	0,4	0,1	3,0	-	7,0
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	7,8	42,1	2,0	0,2	-	-	52,1
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	9,2	-	9,2
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	25,8	25,8
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(5,8)	(5,8)
Świadczenia wypłacone	(4,4)	(2,7)	(0,6)	(0,4)	(11,2)	(5,5)	(24,8)
Różnice kursowe	(0,1)	-	-	-	0,1	-	-
30/06/2020	244,1	182,1	39,1	8,9	337,9	49,3	861,4
Rezerwy długoterminowe	202,0	176,7	38,1	7,5	287,8	-	712,1
Rezerwy krótkoterminowe	42,1	5,4	1,0	1,4	50,1	49,3	149,3
Razem	244,1	182,1	39,1	8,9	337,9	49,3	861,4

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
1/01/2019	195,8	130,2	32,8	7,9	304,0	36,3	707,0
Koszt bieżącego zatrudnienia	3,4	1,2	0,3	0,2	6,2	-	11,3
Koszt odsetkowy	2,5	1,9	0,5	0,1	3,8	-	8,8
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	20,2	(6,9)	0,1	0,6	-	-	14,0
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	27,0	-	27,0
Koszty przeszłego zatrudnienia	-	-	-	-	(0,6)	-	(0,6)
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	33,4	33,4
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(1,5)	(1,5)
Świadczenia wypłacone	(3,6)	(2,0)	(0,5)	(0,5)	(10,7)	(9,9)	(27,2)
Różnice kursowe	-	(0,1)	-	-	-	-	(0,1)
30/06/2019	218,3	124,3	33,2	8,3	329,7	58,3	772,1
Rezerwy długoterminowe	184,3	120,0	32,1	6,9	280,4	-	623,7
Rezerwy krótkoterminowe	34,0	4,3	1,1	1,4	49,3	58,3	148,4
Razem	218,3	124,3	33,2	8,3	329,7	58,3	772,1

5.9 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	30/06/2020	31/12/2019
Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych	14,6	14,6
Rezerwa na rekultywację	6,0	5,4
Inne rezerwy	23,0	31,0
Razem	43,6	51,0
Rezerwy długoterminowe	5,4	5,4
Rezerwy krótkoterminowe	38,2	45,6
Razem	43,6	51,0

Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych

Na dzień 30 czerwca 2020 roku pozycja obejmowała:

- rezerwę na karę nałożoną przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w wysokości 14,2 milionów złotych,
- rezerwę na karę utworzoną w związku z toczącym się postępowaniem Urzędu Antymonopolowego w Czechach w wysokości 0,4 miliona złotych.

W dniu 2 lipca 2020 roku Sąd Apelacyjny w Warszawie wydał wyrok, w którym oddalił apelację Jednostki dominującej od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 15 października 2018 roku i utrzymał tym samym w mocy Decyzję Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, nakładającą na Jednostkę dominującą karę pieniężną w wysokości 14,2 milionów złotych. Wyrok Sądu Apelacyjnego jest prawomocny. Jednostce dominującej przysługuje jednak możliwość wniesienia skargi kasacyjnej od wyroku. Jednostka dominująca analizuje możliwość wniesienia skargi kasacyjnej od ww. wyroku, wraz z wnioskiem o wstrzymanie wykonalności wyroku Sądu Apelacyjnego w zakresie kary pieniężnej.

Rezerwa na rekultywację

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

Inne rezerwy

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

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej kwota pozostałych rezerw na dzień 30 czerwca 2020 roku, jak i na dzień 31 grudnia 2019 roku stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. Szacunek ten opiera się na najlepszej wiedzy kierownictwa, dotychczasowym doświadczeniu oraz innych czynnikach, które w danej sytuacji uznawane są za najbardziej racjonalne. W wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń szacunki Grupy mogą ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

5.10 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	30/06/2020	31/12/2019
Zobowiązania finansowe		
Forwardy walutowe	0,6	-
Cash pool	1,5	-
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	37,0	40,5
Zobowiązania publicznoprawne	102,2	117,6
Rozrachunki z pracownikami	84,2	97,4
Otrzymane dotacje	3,0	0,3
Pozostałe rozrachunki	8,4	4,6
Rozliczenia z tytułu VAT	1,3	4,0
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	1,3	-
Razem	239,5	264,4
Zobowiązania długoterminowe	0,1	-
Zobowiązania krótkoterminowe	239,4	264,4
Razem	239,5	264,4

6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/06/2020	31/12/2019
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.6	0,4	7,4
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	5,6	6,3
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	568,8	594,3
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych		-	0,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	427,0	550,4
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		12,0	11,6
Razem		1 013,8	1 170,5

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/06/2020	31/12/2019
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.10	0,6	-
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	617,6	469,7
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	1 138,7	1 156,5
Zobowiązania handlowe		358,1	414,9
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.7	313,6	338,5
Cash pool	Nota 5.10	1,5	-
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	960,4	996,5
Razem		3 390,5	3 376,1

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

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2020 roku do 30 czerwca 2020 roku Grupa stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających było ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR/PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 30 czerwca 2020 roku Jednostka dominująca ustanowiła następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2035 roku. Na dzień 30 czerwca 2020 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 138,3 milionów EUR stanowiąca równowartość 617,6 milionów złotych.
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2022 roku. Na dzień 30 czerwca 2020 roku wartość aktywów z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 0,4 miliona złotych, natomiast wartość zobowiązań z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 0,6 miliona złotych.

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 30 czerwca 2020 roku oraz 31 grudnia 2019 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	30/06/2020		31/12/2019	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	0,4	-	7,4	-
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	5,6	-	6,3
Zobowiązania				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	0,6	-	-	-

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

a) Kontrakty walutowe forward

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

b) Inwestycje w instrumenty finansowe

Pozycja obejmuje głównie udziały w spółce Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 4,9 milionów złotych, których wartość została oszacowana przez niezależnego doradcę przy użyciu zmodyfikowanej metody szwajcarskiej. Metoda szwajcarska należy do mieszanych metod wyceny, tzn. łączy w sobie aspekt wartości majątku oraz zdolność do generowania przyszłych przepływów pieniężnych. Wartość przedsiębiorstwa w metodzie szwajcarskiej jest średnią ważoną wartości wyznaczonych metodą majątkową i dochodową (2 razy większą). Przyjęcie metody szwajcarskiej jest uzasadnione ze względu na fakt, iż Euroterminal Sławków Sp. z o.o. posiada umiarkowaną zdolność do generowania zysków w przyszłości, a z drugiej strony posiada istotne aktywa w postaci gruntów i nieruchomości.



c) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Grupa nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że na dzień 30 czerwca 2020 roku oraz na dzień 31 grudnia 2019 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

Zmiana wyceny instrumentów finansowych dla Poziomu 3 hierarchii wartości godziwej

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020	6 miesięcy zakończone 30/06/2019
Stan na początek okresu sprawozdawczego	6,3	6,8
Zyski / (straty) za okres ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	(0,7)	0,7
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	5,6	7,5

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku oraz 30 czerwca 2019 roku nie wystąpiły transfery pomiędzy poziomem 2 i 3 w hierarchii wartości godziwej.



6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

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

6 miesięcy zakończony 30/06/2020	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(1,2)	-	2,8	0,3	(13,8)	(17,4)	(29,3)
Różnice kursowe	(0,6)	-	7,1	-	(7,6)	(7,4)	(8,5)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	(0,1)	-	1,3	-	-	-	1,2
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(0,9)	-	(0,9)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(0,8)	-	-	-	-	-	(0,8)
Zysk / (strata) brutto	(2,7)	-	11,2	0,3	(22,3)	(24,8)	(38,3)
Zmiana wyceny	(30,0)	(0,7)	-	-	-	-	(30,7)
Pozostałe całkowite dochody	(30,0)	(0,7)	-	-	-	-	(30,7)

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

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

6 miesięcy zakończony 30/06/2019	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Dywidendy i udziały w zyskach	-	0,3	-	-	-	-	0,3
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(1,4)	-	4,2	0,3	(11,0)	(17,5)	(25,4)
Różnice kursowe	-	-	(2,9)	-	1,0	1,2	(0,7)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	(0,1)	-	(0,9)	-	-	-	(1,0)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(1,1)	-	(1,1)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	2,7	-	-	-	-	-	2,7
Zysk / (strata) brutto	1,2	0,3	0,4	0,3	(11,1)	(16,3)	(25,2)
Zmiana wyceny	9,1	0,7	-	-	-	-	9,8
Pozostałe całkowite dochody	9,1	0,7	-	-	-	-	9,8

W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2019 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 2,7 milionów złotych.

W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2019 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 3,9 milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie 5,2 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku oraz 30 czerwca 2019 roku Skarb Państwa był dla Grupy PKP CARGO podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązаныmi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązаныmi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku oraz 30 czerwca 2019 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Grupy, będącymi pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa, były podmioty z następujących grup kapitałowych: JSW, PGE, ENEA, Azoty oraz PGG. W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku najistotniejszymi dostawcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy PKN Orlen.

Transakcje z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP

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

	6 miesięcy zakończone 30/06/2020		30/06/2020	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныmi	Zakupy od podmiotów powiązаныmi	Należności od podmiotów powiązаныmi	Zobowiązania wobec podmiotów powiązаныmi
Jednostka dominująca	0,3	36,9	0,1	597,3
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	2,7	6,5	0,5	1,5
Jednostki stowarzyszone	2,5	0,2	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	8,6	236,4	2,9	89,5

	6 miesięcy zakończone 30/06/2019		31/12/2019	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныmi	Zakupy od podmiotów powiązаныmi	Należności od podmiotów powiązаныmi	Zobowiązania wobec podmiotów powiązаныmi
Jednostka dominująca	0,2	34,4	1,1	590,2
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	3,1	6,4	0,1	0,7
Jednostki stowarzyszone	0,1	0,2	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	6,8	294,5	2,6	52,0

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

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

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

Oprócz transakcji handlowych Grupa posiadała rozrachunki z tytułu cash pool ujawnione w **Nocie 5.10.** niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

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

Wynagrodzenia Członków Zarządu	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019
Świadczenia krótkoterminowe	1,2	1,3	3,0	2,9
Świadczenia po okresie zatrudnienia	0,1	-	0,1	0,7
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	-	-	0,1
Razem	1,4	1,3	3,1	3,7

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019
Świadczenia krótkoterminowe	0,6	0,6	0,4	0,9
Razem	0,6	0,6	0,4	0,9

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019	6 miesięcy zakończonych 30/06/2020	6 miesięcy zakończonych 30/06/2019
Świadczenia krótkoterminowe	3,5	3,4	9,0	10,3
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	-	0,6	0,4
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	0,1	-	0,1
Razem	3,5	3,5	9,6	10,8

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2020 roku oraz 30 czerwca 2019 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego Jednostki dominującej, jak i spółek zależnych Grupy PKP CARGO, nie zawierali z Grupą żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

	30/06/2020	31/12/2019
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	1 048,4	1 208,9
Razem	1 048,4	1 208,9

Na dzień 30 czerwca 2020 roku zobowiązania umowne dotyczące nabycia niefinansowych aktywów trwałych wynikają głównie z realizacji umów zawartych w poprzednich okresach. Na realizację niniejszych umów Grupie zostało przyznane dofinansowanie ze środków pomocowych Unii Europejskiej w wysokości około 220,3 milionów złotych.

W dniu 6 lipca 2020 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej wyraziła zgodę na zmianę zaciągniętego zobowiązania poprzez podpisanie aneksu do umowy zawartej z firmą Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. na wykonanie napraw na piątym poziomie utrzymania 38 lokomotyw spalinowych serii ST44 wraz z wymianą silnika spalinowego. Zmiana ta skutkuje ograniczeniem liczby lokomotyw, które zostaną poddane naprawie do 25 sztuk, z jednoczesnym wydłużeniem terminu realizacji umowy do 28 maja 2021 roku oraz zmniejszeniem wartości łącznego zobowiązania wobec kontrahenta z kwoty 176,3 milionów złotych do kwoty 116,0 milionów złotych.

7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	30/06/2020	31/12/2019
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	110,9	115,1
Pozostałe zobowiązania warunkowe	115,9	114,0
Razem	226,8	229,1

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 30 czerwca 2020 roku Grupa jako zobowiązania warunkowe ujmuje gwarancje wystawione przez banki oraz towarzystwa ubezpieczeniowe na zlecenie jednostek wchodzących w skład Grupy PKP CARGO. Pozycja obejmuje głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych, gwarancje celne, gwarancję spłaty kredytu oraz wadia.

Pozostałe zobowiązania warunkowe

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

7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

Istotne zdarzenia po dniu bilansowym zostały opisane w **Notach 1.4, 5.9** oraz **7.2** niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 19 sierpnia 2020 roku.



Zarząd Jednostki dominującej

Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 19 sierpnia 2020 roku

Sprawozdanie Zarządu z działalności
Grupy Kapitałowej **PKP CARGO**
za I półrocze 2020 roku



SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO W I PÓŁROCZU 2020 ROKU

1. Wstęp	4
2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	5
2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	5
2.2 Jednostki podlegające konsolidacji	8
3. Informacje dotyczące Jednostki dominującej	9
3.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	9
3.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	13
3.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów	13
3.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	14
4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	15
4.1 Otoczenie makroekonomiczne	15
4.2 Działalność przewozowa	26
4.3 Pozostałe usługi	37
4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia	38
4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO	39
4.6 Istotne informacje i zdarzenia	40
4.7 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk	42
5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	50
5.1 Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych	50
5.2 Stanowisko organu zarządzającego wraz z opinią organu nadzorującego emitenta odnoszące się do zastrzeżeń wyrażonych przez firmę audytorską w raporcie z przeglądu lub odmowy wydania raportu z przeglądu sprawozdania finansowego	50
5.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	51
5.4 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	58
5.5 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	60
5.6 Informacje o majątku produkcyjnym	60
6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	62
6.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy	62
6.2 Zmiany regulacji prawnych	63
6.3 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	63
6.4 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi	63
6.5 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek	63
6.6 Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez Emitenta i spółki Grupy	63

SPIS TABEL

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	8
Tabela 2 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	9
Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	11
Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	12
Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	12
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	13
Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	13
Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 czerwca 2020 r. oraz na dzień przekazania raportu.....	13
Tabela 9 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające.....	14
Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	14
Tabela 11 Rynek transportu towaru w Czechach w I kwartale 2020 r.	30
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2020 r. i 2019 r.	34
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2020 r. i 2019 r.	34
Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2020 r. i 2019 r.	35
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w I półroczu 2020 r. w porównaniu do I półrocza 2019 r. na rzeczowe aktywa trwałe, wartości niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)	39
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	51
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	52
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r.	57
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r.	61

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.06.2020 r.	6
Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 30.06.2020 r.	6
Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 30.06.2020 r.	10
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2019 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2020-2022 - dane niewyrównane sezonowo.....	16
Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2019 oraz prognoza na lata 2020-2022 – dane wyrównane sezonowo	17
Rysunek 6 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).....	22
Rysunek 7 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mln ton).....	27
Rysunek 8 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mld tkm).....	27
Rysunek 9 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2020	28
Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej towarowej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2020.....	28
Rysunek 11 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I półroczu 2020 r.	29
Rysunek 12 Udziały gałęzi transportu w czeskim rynku przewozów towarowych w I kwartale 2020 r.	30
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mln ton).....	31
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mld tkm).....	31
Rysunek 15 Udziały rynkowe PKP International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2020*	32
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2020*	32
Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I połowie 2020 r. (btkm)	33
Rysunek 18 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w I półroczu i II kwartale 2020 oraz 2019 r.	38
Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (w mln zł)	53
Rysunek 20 Struktura aktywów – stan na 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r.	54
Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2020 r. (w mln zł).....	54
Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r.	55
Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2020 r. (w mln zł).....	55
Rysunek 24 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2020 r. (w mln zł).....	56
Rysunek 25 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r.	60

1. Wstęp

Szanowni Państwo,

Na sytuację rynku kolejowych przewozów towarów w pierwszym półroczu 2020 roku niezmiernie wysoki wpływ miała epidemia COVID-19. Dane napływające z kluczowych segmentów gospodarki wskazują m.in. na brak zauważalnego wzrostu zużycia energii i związany z tym utrzymujący się słaby popyt na surowce energetyczne oraz na ograniczenie produkcji sektora hutniczego. W związku z tym, Grupa PKP CARGO odnotowała pogorszenie wskaźników finansowych. W pierwszym półroczu 2020 roku Grupa wygenerowała 1,96 mld zł przychodów, EBITDA wyniosła 206,7 mln zł, pierwsze półrocze zamknęło się wynikiem EBIT w wysokości -182 mln zł, a strata netto sięgnęła 191,9 mln zł.



**PRZYCHODY Z TYTUŁU
UMÓW Z KLIENTAMI**



1 964,6
mln zł

EBITDA



206,7
mln zł

WYNIK NETTO



-191,9
mln zł

2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

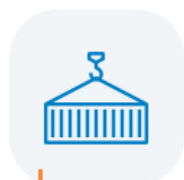
2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO¹

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

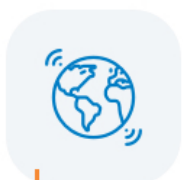
Grupa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE: Litwie, Słowacji, Węgrzech, Słowenii, Austrii, Czechach, Niemczech, Holandii i Polsce.



Grupa (m.in. Jednostka dominująca, PKP CARGO International 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:



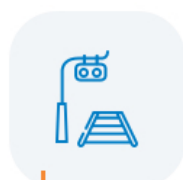
**USŁUGI
INTERMODALNE**



**USŁUGI
SPEDYCYJNE**
(KRAJOWE I
MIĘDZYNARODOWE)



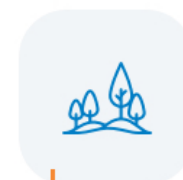
**USŁUGI
TERMINALOWE**



**USŁUGI
BOCZNIOWE
I TRAKCYJNE**



**NAPRAWA I
SERWIS
TABORU
KOLEJOWEGO**



**USŁUGI
REKULTYWACYJNE**

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

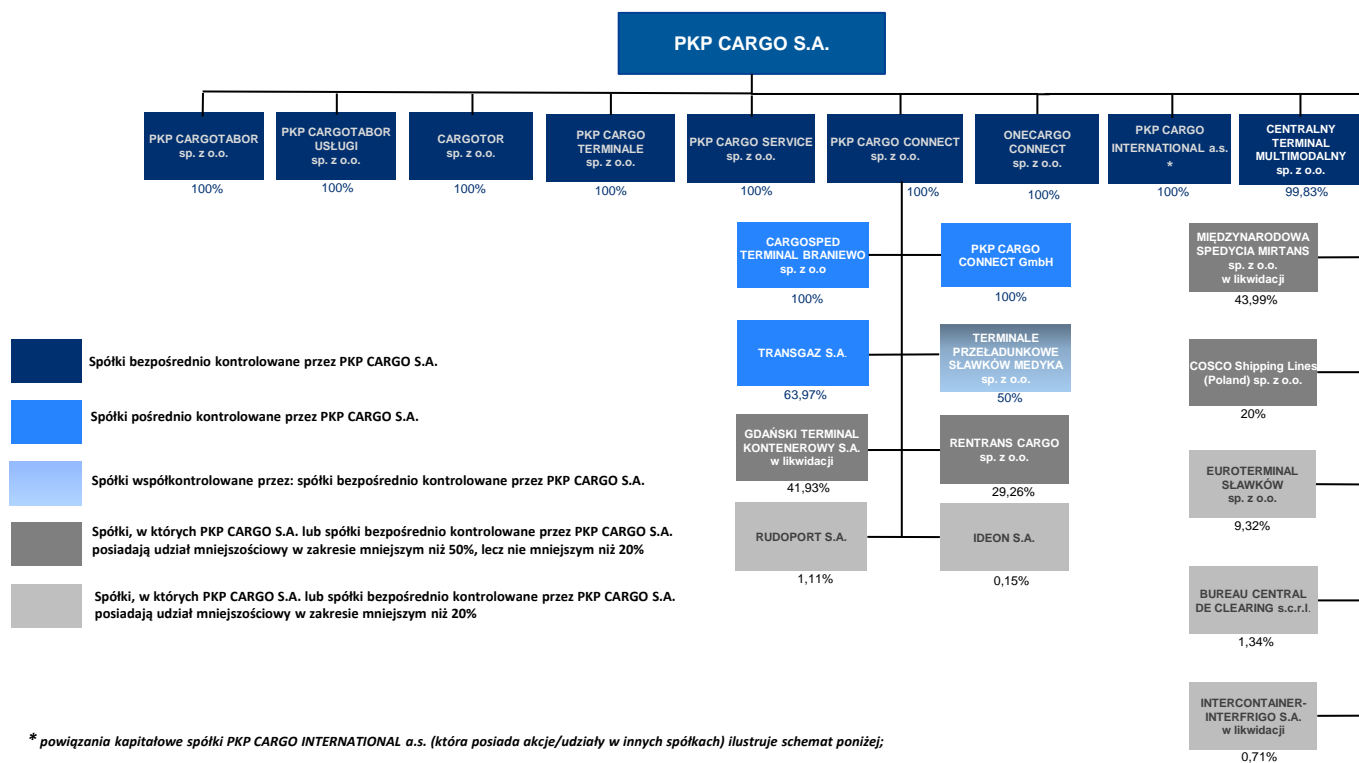
- Spółce, Jednostce dominującej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A.,
- Grupie PKP CARGO, Grupie czy też Grupie Kapitałowej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. i podmioty od niej zależne łącznie.

² Urząd Transportu Kolejowego

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

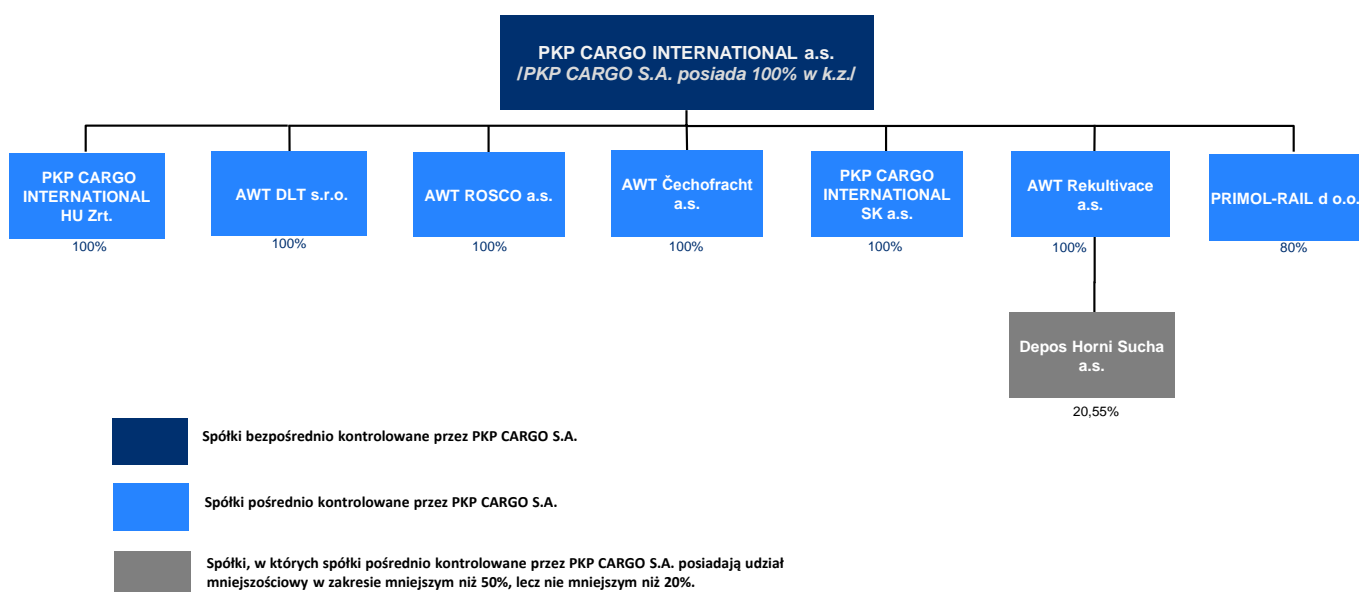
Poniższy rysunek przedstawia schemat powiązań organizacyjnych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami na dzień 30 czerwca 2020 r.:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.06.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 30.06.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

W I półroczu 2020 r. w zakresie struktury powiązań kapitałowych zaszły następujące zmiany:

- Ze skutkiem na dzień 1 stycznia 2020 r. doszło do transgranicznego połączenia spółki AWT Rekvitvace a.s. z siedzibą w Havířov (Czechy) (jako spółki przejmującej) ze swoją jednoosobową spółką zależną – AWT Rekvitvace PL sp. z o.o. z siedzibą w Cieszynie (jako spółką przejmowaną). W wyniku powyższego, AWT Rekvitvace PL sp. z o.o. została rozwiązana bez likwidacji (zakończyła swój byt prawny), w związku z czym z dniem 1 stycznia 2020 r. przestała być podmiotem powiązaniem z PKP CARGO.
- W dniu 13 stycznia 2020 r. zostało zarejestrowane podwyższenie kapitału zakładowego spółki Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o., w wyniku którego kapitał zakładowy spółki wzrósł do kwoty 1 500 000 zł, a jednocześnie nastąpiła zmiana struktury kapitałowej tej spółki i rozłożenia głosów na Zgromadzeniu Wspólników. Obecnie struktura kapitałowa przedstawia się następująco: PKP CARGO S.A. posiada 99,83% (spółka zatem ponownie stała się spółką zależną od PKP CARGO), a PKP S.A. posiada 0,17%.
- Ze skutkiem na dzień 10 lutego 2020 r. spółka AWT Rail HU Zrt. (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym) zmieniła firmę i aktualnie funkcjonuje pod firmą PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. z siedzibą w Budapeszcie.
- W dniu 13 czerwca 2020 r. uprawomocniło się względem spółki P.P.H.U. UKPOL Sp. z o.o. (w której PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiada 100% udział w kapitale zakładowym) postanowienie sądu o rozwiązaniu spółki bez przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego, wobec czego spółka ta z dniem 13 czerwca 2020 r. zakończyła swój byt prawny i przestała być podmiotem powiązaniem z PKP CARGO.
- Ze skutkiem na dzień 24 czerwca 2020 r. zostało zarejestrowane w rejestrze biznesowym Republiki Słowacji nowe brzmienie nazwy spółki AWT Rail SK a.s. z siedzibą w Bratysławie (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym). Od dnia 24 czerwca 2020 r. Spółka ta funkcjonuje pod firmą: PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s. Wysokość kapitału zakładowego tej spółki oraz udział procentowy PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. w tym kapitale nie uległy zmianie.



2.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2020 r., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	Naprawa i utrzymanie taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw, naprawa maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenie i regulacja taboru.
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	Zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie odpadów oraz odzysk surowców. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. (d. CL Medyka-Żurawica i d. CL Małaszewicze)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, także kontenerów. Posiada także możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię.
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o.	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.	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznice kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	Usługi spedycyjne i logistyczne w kraju i za granicą. Spółka realizuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu kolejowego, samochodowego, morskiego i śródlądowego organizując przewozy, przeładunek, składowanie, magazynowanie, konfekcjonowanie i dystrybucję. Obsługa celna dla klientów Grupy.
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. (d. Advanced World Transport a.s.)	Kompleksowa obsługa towarowego transportu kolejowego (Republika Czeska, Słowacja i Polska), spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej, zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov oraz oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”). Zarządzanie taborem w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL.
AWT Rosco a.s.	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT Čechofracht a.s.	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
AWT Rekulivace a.s.	Działalność o charakterze budownictwa inżynierskiego, w tym gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, etc.
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. (d. AWT Rail HU Zrt)	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w [Nocie 5.3](#) Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2020 roku.

3. Informacje dotyczące Jednostki dominującej

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

ZARZĄD

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

1. ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.);
2. ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.);
3. Statutu PKP CARGO S.A. (tekst jednolity przyjęty Uchwałą Nr 1888/VII/2019 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 05 lipca 2019 r.);
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą Nr 491/2013 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 7 lutego 2018 r. i Uchwałą Nr 1722/VI/2018 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 26 lutego 2018 r.;
5. innych przepisów wewnętrznych i zewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

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

Sposób funkcjonowania zarządu

Szczegółowy tryb działania Zarządu opisany jest w Regulaminie Zarządu. Regulamin ten uchwała Zarząd i zatwierdza Rada Nadzorcza 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.

Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w razie wystąpienia konfliktu interesów Spółki z osobistymi interesami członka Zarządu, małżonka, krewnych i powinowatych (do drugiego stopnia) oraz osobami, z którymi jest powiązany osobiście lub możliwości powstania takiego konfliktu interesów, członek Zarządu powinien niezwłocznie poinformować o takim konflikcie pozostałych Członków Zarządu, a w przypadku Prezesa Zarządu również Radę Nadzorczą Spółki oraz powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad podjęciem uchwały w sprawie, w której zaistniał konflikt interesów, i może zażądać, aby zostało to zapisane w protokole posiedzenia Zarządu.

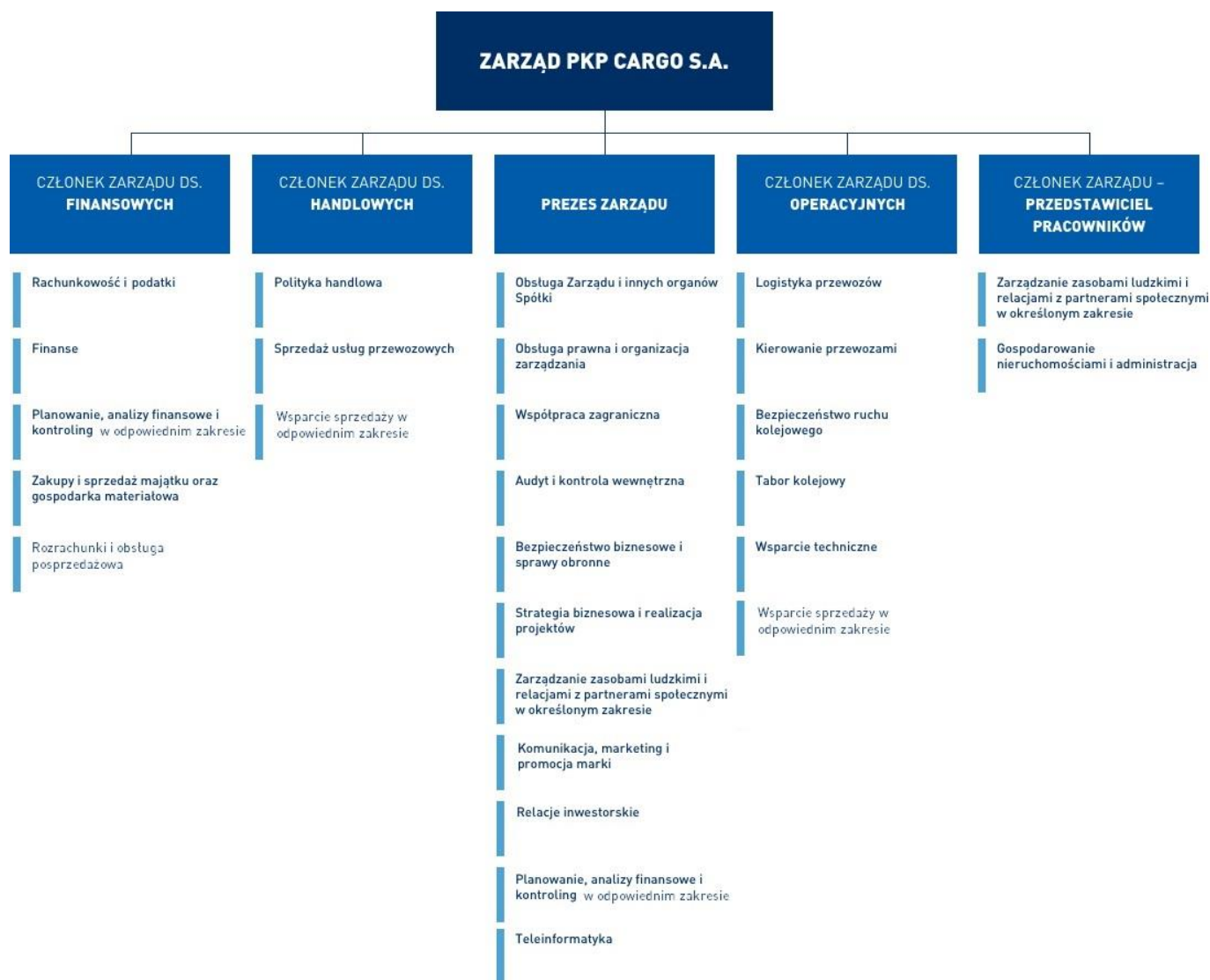
Tabela 2 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Czesław Warszewicz	Prezes Zarządu	27.03.2018 r.	nadal
Leszek Borowiec	Członek Zarządu ds. Finansowych	27.03.2018 r.	nadal
Witold Bawor	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	26.10.2017 r.	nadal
Grzegorz Fingas	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.04.2016 r.	23.03.2020 r.
Zenon Kozendra	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

Poniższy schemat prezentuje podział obowiązków i odpowiedzialności Członków Zarządu PKP CARGO S.A.

Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 30.06.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

W związku z rezygnacją z dniem 23 marca 2020 r. Członka Zarządu ds. Handlowych, Zarząd Spółki podjął uchwałę w sprawie czasowego powierzenia Prezesowi Zarządu nadzoru nad sprawami oraz nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. do czasu powołania nowego Członka Zarządu ds. Handlowych.

RADA NADZORCZA

Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej kadencji. Liczbę członków Rady Nadzorczej w danej kadencji ustala PKP S.A. (w VII kadencji – 11 członków). Kadencja Rady Nadzorczej wynosi 3 lata. Radę Nadzorczą powołuje i odwołuje Walne Zgromadzenie z zastrzeżeniem postanowień § 19 ust. 2 i 3 Statutu PKP CARGO S.A. Pracownicy Spółki mają prawo do powoływania i odwoływania trzech swoich przedstawicieli do Rady Nadzorczej.

Kompetencje Rady Nadzorczej

Rada Nadzorcza sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich dziedzinach jej działalności. Ponadto do jej kompetencji oprócz spraw zastrzeżonych przepisami Kodeksu Spółek Handlowych lub innych ustaw w I półroczu 2020 r.

należało m. in. wyrażanie 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 Zarządu Spółki przedkładanych 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 jest wymagane zaproszenie na posiedzenie wszystkich i obecność co najmniej połowy jej członków, w tym Przewodniczącego lub Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają zwykłą większością głosów. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” 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.

Uchwały Rady Nadzorczej mogą zostać podjęte także w drodze pisemnego głosowania lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. O takim trybie decyduje Przewodniczący Rady Nadzorczej z własnej inicjatywy lub na pisemny wniosek Zarządu Spółki lub członka Rady Nadzorczej.

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.

Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.03.2018 r.	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	06.03.2017 r.	nadal
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
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.*	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.	24.07.2020 r.
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	07.06.2018 r.	nadal
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	01.05.2018 r.	nadal
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	14.03.2017 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	nadal

* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - rozpoczęcie VII kadencji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołuje Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej, z tym zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu Audytu, w tym jego

Przewodniczący, spełnia kryteria niezależności i jest powołana w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki oraz w *Ustawie z dnia 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym* (Dz.U.2017.0.1089 z późn. zm.). Przynajmniej jeden Członek Komitetu Audytu posiada kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych oraz przynajmniej jeden członek Komitetu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. W związku z odwołaniem Pani Małgorzaty Kryszkiewicz z funkcji członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. ze skutkiem od dnia 24 lipca 2020 r., Spółka zgłosiła Przewodniczącemu Rady Nadzorczej konieczność uzupełnienia składu Komitetu Audytu Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej, monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego, w tym zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej, w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażenie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług będących badaniem, rekomendowanie Walnemu Zgromadzeniu firmy audytorskiej do badania sprawozdań finansowych, do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami: *Polityką i Procedurą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO* oraz *Polityką świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci*.

Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Dariusz Górski	Członek Komitetu Przewodniczący Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Komitetu	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Komitetu	20.05.2016 r. 01.07.2019 r.	26.06.2019 r.* 24.07.2020 r.

* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI 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 i który pełni funkcję Przewodniczącego Komitetu. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Nominacji organizuje i sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowiska członków Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania członków Zarządu, a także wspomaga osiąganie celów strategicznych Spółki poprzez przedstawianie Radzie Nadzorczej opinii i wniosków dotyczących struktury zatrudnienia oraz wynagradzania pracowników Spółki, w tym w szczególności członków Zarządu Spółki i kadry kierowniczej wysokiego szczebla.

Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

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

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 Nadzorczej 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 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Mirosław Antonowicz	Członek Komitetu	27.06.2017 r.	nadal
	Przewodniczący Komitetu	28.05.2018 r.	
Dariusz Górski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	23.04.2018 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

3.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Źródło: Opracowanie własne

3.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów

Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 czerwca 2020 r. oraz na dzień przekazania raportu

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ⁽¹⁾	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	6 832 083	15,25%	6 832 083	15,25%
Aviva OFE ⁽³⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	20 832 269	46,51%	20 832 269	46,51%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

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

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 03.06.2020 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

Źródło: Opracowanie własne

3.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 21 maja 2020 r., tj. dnia przekazania raportu za I kwartał 2020 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

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

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Czesław Warsewicz	2 500
Leszek Borowiec	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46
wg stanu na dzień 21.05.2020 r.	
Czesław Warsewicz	2 500
Leszek Borowiec	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 21 maja 2020 r., tj. dnia przekazania raportu za I kwartał 2020 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

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

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Krzysztof Mamiński	0
Mirosław Antonowicz	0
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Dariusz Górski	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
Paweł Sosnowski	0
Izabela Wojtyczka	0
wg stanu na dzień 21.05.2020 r.	
Krzysztof Mamiński	0
Mirosław Antonowicz	0
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Dariusz Górski	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
Paweł Sosnowski	0

Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1 Otoczenie makroekonomiczne



Polska gospodarka

W I połowie 2020 r. głównymi determinantami gwałtownego załamania koniunktury gospodarczej w Polsce były rozprzestrzeniająca się w kraju oraz otoczeniu makroekonomicznym pandemia COVID-19, a także wprowadzone w celu jej przeciwdziałania obostrzenia natury ekonomicznej i społecznej. Wpływ pandemii na procesy gospodarcze w Polsce można było zaobserwować już w danych o dynamice PKB za I kwartał 2020 r.

W tym okresie obserwowany od połowy 2018 r. trend stopniowego obniżania tempa wzrostu gospodarczego wyraźnie przyspieszył, a dynamika PKB wyniosła 2,0% r/r wobec 3,2% r/r w IV kwartale 2019 r., tj. była najniższa od III kwartału 2013 r.² Pomimo wprowadzonego od połowy marca zamrożenia dużej części aktywności ekonomicznej (w tym zwłaszcza w sektorze usług), głównym czynnikiem wzrostu PKB w I kwartale 2020 r. pozostała konsumpcja, zarówno ze strony sektora prywatnego (wzrost o 1,2% r/r), jak i publicznego (wzrost o 4,3% r/r)³. Pozytywną kontrybucję do krajowego wzrostu gospodarczego wniosły również eksport netto (w wyniku wzrostu eksportu o 0,6% r/r i jednoczesnego zmniejszenia importu o 0,2% r/r) oraz – w marginalnym stopniu – inwestycje (wzrost o zaledwie 0,9% r/r), natomiast wkład salda zapasów pozostał neutralny.⁴

Jednocześnie ekonomiści oraz analitycy instytucji krajowych i zagranicznych pozostają zgodni, że był to ostatni kwartał z dodatnią dynamiką wzrostu r/r, a do końca 2020 r. polska gospodarka będzie pozostawała w recesji gospodarczej – pierwszej od początku lat 90. XX wieku.⁵ W samym II kwartale 2020 r. ekonomiści Narodowego Banku Polskiego spodziewają się spadku krajowego PKB o ponad 10% r/r, do czego przyczyni się m.in. wyraźnie dłuższy niż w I kwartale 2020 r. okres zamrożenia aktywności (w kwietniu i maju) przekładający się na bardzo silny spadek popytu krajowego (w tym zwłaszcza konsumpcji gospodarstw domowych oraz inwestycji), a także wymiany handlowej z zagranicą.⁶

Pomimo nieco lepszych od oczekiwań analityków wyników w czerwcu 2020 r., również miesięczne dane o aktywności ekonomicznej za II kwartał 2020 r. (produkcja przemysłowa, produkcja budowlana, realna sprzedaż detaliczna) są spójne z bardzo silną recesją gospodarczą w Polsce.⁷

Dalszy przebieg pandemii COVID-19 w Polsce i w ujęciu globalnym (odnośnie zarówno przyrostu liczby zakażonych, jak i powiązanych z tym zaburzeń aktywności ekonomicznej) pozostanie kluczową determinantą tempa powrotu polskiej gospodarki na ścieżkę wzrostu w perspektywie nadchodzących kwartałów. Na koniec czerwca 2020 r. globalna sytuacja epidemiologiczna pozostawała niepewna, a spadkowi liczby zakażonych w części gospodarek rozwiniętych towarzyszył ich gwałtowny przyrost dla krajów zaliczanych do tzw. emerging markets. Zgodnie z prognozami Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW), w 2020 r. światowy PKB odnotuje największy spadek od lat 30. XX wieku i skurczy się aż o 4,9% r/r wobec wzrostu o 2,9% r/r w 2019 r.⁸ Dla porównania, w okresie kryzysu finansowego z lat 2008-2009 globalny PKB zmniejszył się o 0,1% r/r, a recesja dotknęła głównie gospodarki rozwinięte.⁹



² Główny Urząd Statystyczny

³ Główny Urząd Statystyczny

⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵ Gazeta Giełdy Parkiet

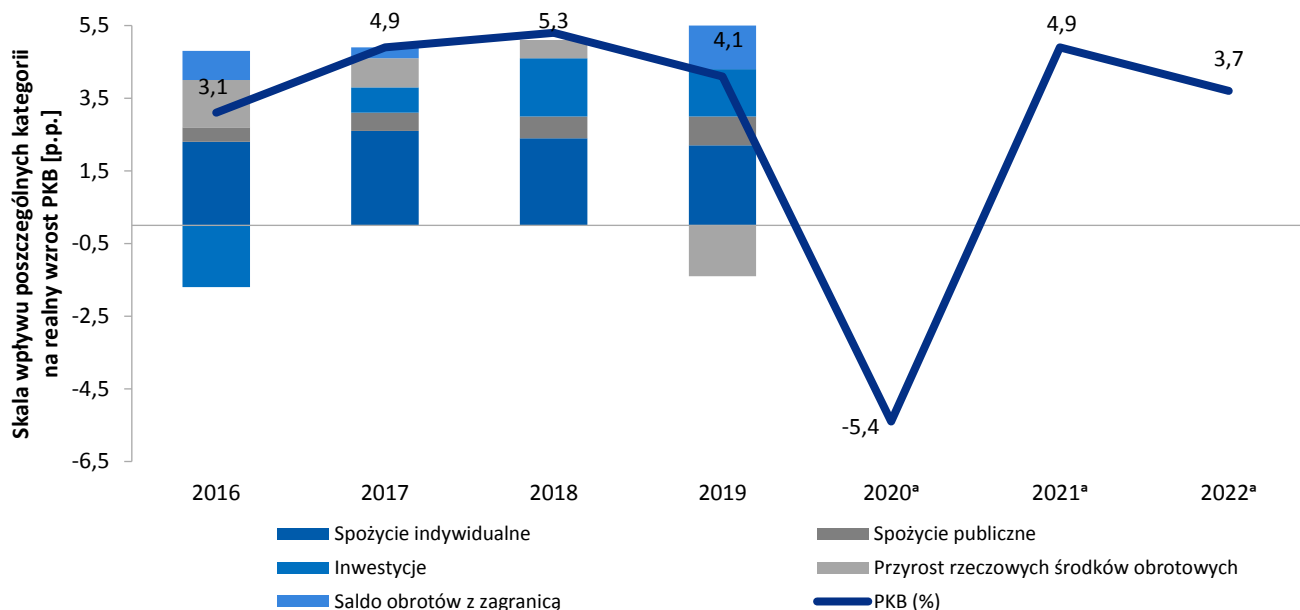
⁶ Narodowy Bank Polski

⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁸ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

⁹ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2019 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2020-2022 - dane niewyrównane sezonowo



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego – lipiec 2020 r.; dane bez dekompozycji

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

Dynamiczny rozwój pandemii COVID-19 i jej wpływ na procesy ekonomiczne (m.in. silne zaburzenia w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw, gwałtowny spadek popytu na część usług oraz przymusowe dystansowanie społeczne) poskutkowało znaczną negatywną rewizją prognoz wzrostu gospodarczego dla Polski, zarówno ze strony ośrodków krajowych (Narodowy Bank Polski, Ministerstwo Finansów), jak i zagranicznych (Komisja Europejska, Międzynarodowy Fundusz Walutowy).

Zgodnie z najnowszymi projekcjami makroekonomicznymi opublikowanymi w połowie lipca 2020 r., ekonomiści NBP oczekują w 2020 r. spadku polskiego PKB o -5,4% r/r.¹⁰ Do silnej recesji gospodarczej przyczyni się przede wszystkim załamanie popytu krajowego, w tym zwłaszcza konsumpcji gospodarstw domowych (m.in. z uwagi na wyraźne pogorszenie kondycji rynku pracy, zmianę wzorców zachowań konsumentów w obawie przed zarażeniem, czy też wzrost stopy oszczędności z uwagi na utrzymującą się wysoką niepewność dotyczącą przyszłych dochodów) oraz inwestycji (m.in. na skutek osłabienia popytu w kraju i zagranicą, pogorszenia sytuacji finansowej dużej części przedsiębiorstw, a także wysokiej niepewności w otoczeniu makroekonomicznym zmniejszającej skłonność do podejmowania długoterminowych zobowiązań)¹¹. Jednocześnie amortyzująco na spadek PKB powinny - zdaniem ekonomistów NBP - oddziaływać spożycie, inwestycje publiczne, a także lekko dodatnią kontrybucję do PKB powinien wnieść eksport netto (pomimo bardzo silnego skurczenia bezwzględniego wolumenu zarówno eksportu, jak i importu)¹².

W scenariuszu bazowym (zakładającym m.in. wystąpienie wyraźnej drugiej fali epidemii - ograniczającej się do pojawiających się lokalnych ognisk zakażeń, stopniowe znoszenie oraz koniec stymulacji fiskalnej w ramach tarcz pomocowych w III kwartale 2020 r.), w latach 2021-2022 analitycy NBP spodziewają się odbicia dynamiki PKB w Polsce, o odpowiednio +4,9% r/r i +3,7% r/r¹³. Jednocześnie skala ożywienia pozostanie umiarkowana, m.in. z uwagi na trwale niższą ścieżkę inwestycji oraz eksportu (m.in. zaburzenia w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw, wyhamowanie tempa globalizacji i wzrost tendencji autarkicznych), długofalowe pogorszenie kondycji krajowego rynku pracy czy zmiany preferencji konsumentów. Zdaniem ekonomistów NBP, w wartościach bezwzględnych poziom polskiego PKB z IV kwartału 2019 r. zostanie osiągnięty dopiero pod koniec 2021 r.¹⁴.

W 2020 r. ekonomiści NBP prognozują również wzrost średniorocznej inflacji cen konsumenta (CPI) do poziomu 3,3% r/r z 2,3% r/r w 2019 r.¹⁵ Ich zdaniem wynika to przede wszystkim z bardzo silnego wzrostu inflacji w I kwartale 2020 r., z uwagi na

¹⁰ Narodowy Bank Polski

¹¹ Narodowy Bank Polski

¹² Narodowy Bank Polski

¹³ Narodowy Bank Polski

¹⁴ Narodowy Bank Polski

¹⁵ Narodowy Bank Polski

wyraźne przyspieszenie dynamiki cen żywności, energii oraz inflacji bazowej. Jednocześnie w kolejnych kwartałach analitycy NBP oczekują stopniowego spadku dynamiki wzrostu cen w Polsce, m.in. na skutek oczekiwanego silnego dezinflacyjnego efektu recesji w krajowej gospodarce (zanik presji popytowej i płacowej), niskich cen surowców energetycznych oraz braku presji inflacyjnej w otoczeniu makroekonomicznym¹⁶. W rezultacie ekonomiści NBP prognozują, że w 2021 r. średnioroczna dynamika inflacji cen konsumenta w Polsce wyniesie 1,5%, a w 2022 r. w wyniku dalszego ożywienia gospodarki i odwrócenia wpływu powyższych czynników wzrośnie do średnio 2,1% r/r, wciąż pozostając jednak poniżej celu inflacyjnego NBP (2,5%)¹⁷.

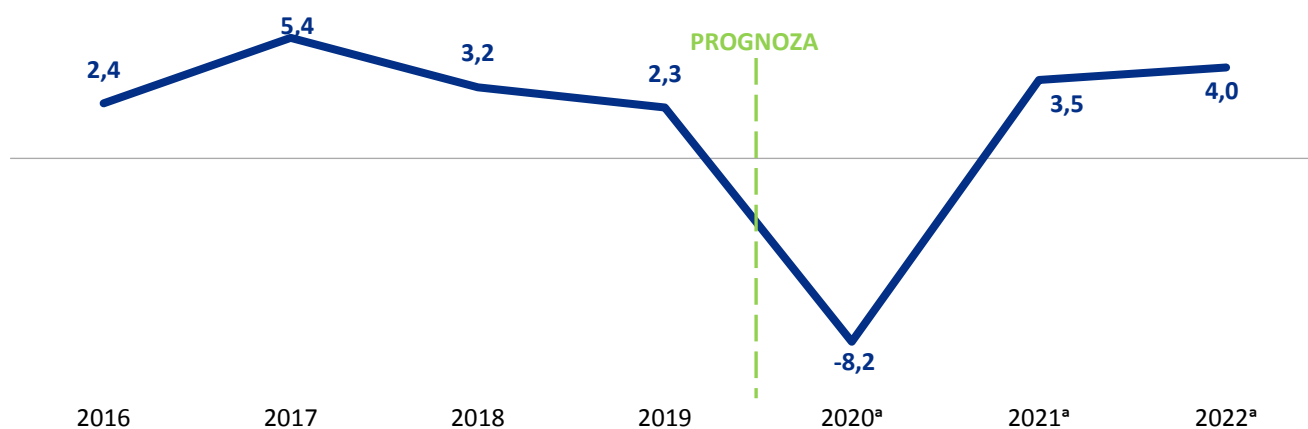


Czeska gospodarka

Zgodnie ze wstępnym szacunkiem Czeskiego Urzędu Statystycznego (CZSO), w II kwartale 2020 r. czeski PKB skurczył się o 10,7% r/r wobec spadku o 2,0% r/r w I kwartale 2020 r.¹⁸ W rezultacie był to najniższy kwartalny odczyt PKB w historii statystyk prowadzonych przez CZSO (od 1997 r.), a dynamika spadku r/r była blisko dwukrotnie większa niż podczas kryzysu finansowego w latach 2008-2009.¹⁹ W ujęciu kwartał do kwartału czeska gospodarka zmniejszyła się w tym okresie o 8,4%.²⁰

Główną przyczyną tak gwałtownej recesji gospodarczej w II kwartale 2020 r. były pandemia COVID-19 i wprowadzone w celu jej przeciwdziałania obostrzenia aktywności ekonomicznej oraz społecznej w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym. Choć dokładne dane o strukturze PKB w Czechach w tym okresie będą dostępne dopiero na przełomie sierpnia i września 2020 r., to zgodnie z komunikatem CZSO do gwałtownego spadku PKB przyczyniły się wszystkie kluczowe komponenty: konsumpcja gospodarstw domowych, inwestycje, a także kontrybucja netto handlu zagranicznego.²¹ W ujęciu wartości dodanej, najmocniejsze załamanie aktywności odnotowano dla sektora przemysłowego (do czego przyczynił się m.in. segment produkcji *automotive* - jeden z najsilniej dotkniętych przez pandemię), a także dla handlu oraz transportu.²²

Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2019 oraz prognoza na lata 2020-2022 – dane wyrównane sezonowo



a prognoza makroekonomiczne Czeskiego Banku Narodowego – Sierpień 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Urzędu Statystycznego i Ministerstwa Finansów Republiki Czeskiej

Dynamiczny rozwój pandemii COVID-19 na świecie i jej negatywny wpływ na globalne procesy gospodarcze przyczyniły się do rewizji opublikowanych na początku sierpnia 2020 r. projekcji makroekonomicznych Czeskiego Banku Centralnego (CNB) względem poprzednich prognoz z maja 2020 r.²³ Jednocześnie analitycy CNB ponownie zasygnalizowali dużą niepewność związaną z prognozowaniem przyszłej ścieżki PKB, której ostateczny kształt będzie rezultatem wzajemnych interakcji co

¹⁶ Narodowy Bank Polski

¹⁷ Narodowy Bank Polski

¹⁸ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

¹⁹ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

²⁰ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

²¹ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

²² Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

²³ Czeski Bank Narodowy

najmniej kilku czynników (m.in. zmiany liczby zakażeń w kraju i otoczeniu makroekonomicznym, potencjalnych zmian wzorców konsumpcyjnych i inwestycyjnych, czy też tempa odbudowy globalnego popytu). W scenariuszu bazowym ekonomiści CNB zakładają głęboką recesję gospodarczą w 2020 r., a w latach 2021-2022 stopniowe ożywienie aktywności ekonomicznej, którego skala pozostanie jednak ograniczona.²⁴ Zdaniem analityków CNB, w wartościach bezwzględnych czeski PKB osiągnie poziom z 2019 r. dopiero pod koniec 2022 r.²⁵ Oprócz czynników krajowych, kluczowa dla odbudowy czeskiego PKB będzie koniunktura w Niemczech, z uwagi na bardzo silne wzajemne powiązanie tych gospodarek. Niemcy są głównym partnerem handlowym i odbiorcą eksportu z Czech, a dodatkowo wiele czeskich przedsiębiorstw (zwłaszcza z sektora przemysłowego) jest kapitałowo i operacyjnie powiązanych z niemieckimi podmiotami.²⁶

Ekonomiści CNB prognozują, że w 2020 r. czeski PKB skurczy się o -8,2% r/r, tj. znacznie silniej niż w okresie globalnego kryzysu finansowego w 2009 r. (-4,5% r/r) i równocześnie najmocniej w całej historii prowadzonych przez Czeski Urząd Statystyczny obserwacji (od 1995 r.).²⁷ Jednocześnie w latach 2021-2022 analitycy CNB oczekują odbicia dynamiki PKB i przyspieszenia tempa wzrostu gospodarczego do odpowiednio 3,5% r/r i 4,0% r/r.²⁸ Według analityków CNB, wpływ na bardzo silny spadek PKB w 2020 r. będzie miało przede wszystkim załamanie inwestycji, a także wymiany handlowej z zagranicą – jako bezpośredni rezultat znacznego ograniczenia skali zagranicznego popytu. W tym okresie również konsumpcja gospodarstw domowych wniesie - zdaniem ekonomistów CNB - negatywny wkład do wzrostu PKB (m.in. z uwagi na spadek realnych wynagrodzeń, wzrost bezrobocia oraz ogółem silne pogorszenie nastrojów konsumenckich). W 2020 r. amortyzująco na spadek czeskiego PKB oddziaływało będzie natomiast spożycie publiczne, które jako jedyny z komponentów PKB odnotuje w tym okresie dodatnią dynamikę w ujęciu rok do roku.²⁹ Jednocześnie w latach 2021-2022 analitycy CNB spodziewają się dodatniej dynamiki wzrostu dla wszystkich wyszczególnionych powyżej składowych PKB. Głównym czynnikiem ożywienia gospodarczego będzie - w ich ocenie - popyt krajowy.³⁰

W 2020 r. analitycy CNB oczekują przyspieszenia dynamiki wzrostu inflacji cen konsumenta (CPI) do średniego poziomu 3,4% wobec 2,8% w 2019 r., m.in. na skutek silnego wzrostu inflacji bazowej, cen żywności oraz dóbr administrowanych.³¹ Jednocześnie poczynając od początku 2021 r. wskaźnik inflacji CPI powinien ich zdaniem stopniowo obniżyć się, a następnie ustabilizować lekko powyżej celu inflacyjnego CNB (2,0%). Według ekonomistów CNB, głównymi czynnikami oddziaływującymi w kierunku spadku cen będą zanik presji popytowej w gospodarce, spodziewane umocnienie krajowej waluty (korony czeskiej), czy też pogorszenie kondycji rynku pracy (przekładające się m.in. na spadek presji płacowej). W rezultacie, analitycy CNB spodziewają się średniorocznej dynamiki inflacji CPI na poziomie 2,4% w 2021 r. i 2,2% w 2022 r.³²



²⁴ Czeski Bank Narodowy

²⁵ Czeski Bank Narodowy

²⁶ Radio Prague International

²⁷ Czeski Bank Narodowy

²⁸ Czeski Bank Narodowy

²⁹ Czeski Bank Narodowy

³⁰ Czeski Bank Narodowy

³¹ Czeski Bank Narodowy

³² Czeski Bank Narodowy

Przemysł w Polsce



W I półroczu 2020 r. dynamika produkcji przemysłowej ogółem obniżyła się o 6,3% r/r wobec wzrostu o 5,1% r/r w analogicznym okresie 2019 r.³³ Na silne pogorszenie koniunktury w sektorze przemysłowym wpływ miała przede wszystkim pandemia COVID-19 i związane z nią ograniczenia aktywności ekonomicznej w Polsce i za granicą. Wpływ pandemii na sektor przemysłowy był szczególnie widoczny w danych za II kwartał 2020 r., kiedy to nastąpił głęboki spadek produkcji przemysłowej (o 13,6% r/r), po niewielkim wzroście w I kwartale (o 0,9% r/r). Czerwiec 2020 r. był jednak pierwszym od początku pandemii koronawirusa miesiącem, w którym produkcja przemysłowa w kraju wzrosła r/r (po spadku o 16,9% w maju 2020 r., w czerwcu wbrew przewidywaniom ekspertów nastąpił jej 0,5% wzrost r/r, a w ujęciu miesiąc do miesiąca wzrost ten wyniósł aż 13,9%).³⁴ Z uwagi na znaczne pogorszenie globalnej koniunktury gospodarczej analitycy spodziewali się dalszego pogłębienia spadków produkcji przemysłowej, a tymczasem wyniki przemysłu z czerwca zaskoczyły pozytywnie kształtując się znacznie powyżej oczekiwań konsensusu rynkowego. Wyraźnie widać proces odrabiania strat po tzw. *lockdownie* - w czerwcu 2020 r. produkcja była jedynie o około 10% niższa w stosunku do wyników z lutego 2020 r. (w kwietniu różnica ta wynosiła jeszcze 26%). Było to jednak spowodowane w dużej mierze pozytywnym wpływem czynnika sezonowego (dodatkowe dwa dni robocze względem analogicznego okresu 2019 r.), jak również efektem niskiej bazy statystycznej w czerwcu 2019 r.

W I półroczu 2020 r. produkcja sprzedana przemysłu była rok do roku mniejsza w większości sekcji, w tym m.in. w górnictwie i wydobywaniu o 9,3% oraz przetwórstwie przemysłowym o 7,0% (które odpowiada za około 90% całości produkcji). W tym okresie wzrost r/r odnotowano jedynie w dostawie wody, gospodarowaniu ściekami i odpadami; rekultywacji o 4,6% r/r. We wszystkich głównych grupowaniach przemysłowych produkcja obniżyła się, w tym najbardziej w produkcji dóbr inwestycyjnych (o 18,1% r/r).³⁵

Spośród kluczowych z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO sektorów przemysłu, spadek produkcji przemysłowej r/r w I półroczu 2020 r. wykazano m.in. w produkcji: pojazdów i części samochodowych (-30,1% r/r), wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-21,4% r/r), metali (-10,4% r/r), mebli (-10,2% r/r), koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (-9,9% r/r), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-3,0% r/r), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (-5,6% r/r), wyrobów z metali (-1,9% r/r) czy chemikaliów i produktów chemicznych (-1,3% r/r).³⁶

Jednocześnie należy zauważyć symptomy ożywienia aktywności w polskim przemyśle - produkcja w czerwcu 2020 r. wzrosła r/r w 21 z 34 branż przemysłowych tworzących niemal 70% wartości krajowego przemysłu (w maju br. jedynie w 4 branżach). Koniunktura zauważalnie polepszyła się, w tym najmocniej w sektorach silnie zorientowanych na eksport począwszy od przemysłu motoryzacyjnego (gdzie wznowienie działalności w branży samochodowej i powrót kolejnych fabryk do pracy pozwoliły zmniejszyć skalę spadków, a zmniejszenie produkcji w motoryzacji r/r ograniczyło się finalnie w czerwcu do -15,2% wobec spadku w kwietniu o blisko 80%) do produkcji urządzeń elektrycznych i mebli (gdzie dynamika produkcji była w ujęciu rocznym dwucyfrowa - dla mebli wzrost w czerwcu o 19,3% r/r wobec spadku w kwietniu o ok. 50% r/r, dla urządzeń elektrycznych wzrost o 16,9% r/r). Branżą, która również przyczyniła się do wzrostu produkcji przemysłowej ogółem (pomijając majem i czerwcem) były artykuły spożywcze (gdzie produkcja zwiększyła się z -6,7% r/r w maju do +6,3% r/r w czerwcu).³⁷

Stopień odbudowy poziomu produkcji oraz jego tempo będą zależę od dalszego przebiegu i rozwoju sytuacji epidemicznej w kraju i za granicą. Bieżące dane o zapotrzebowaniu na energię elektryczną wskazują jednak na odbicie aktywności w branżach energochłonnych. Pozytywnym symptomem jest również dynamika produkcji w kategorii górnictwo i kopalnictwo, która zwiększyła się w czerwcu 2020 r. do -6,5% r/r (wobec -14,4% w maju), pomimo decyzji o czasowym zamknięciu na początku czerwca 2020 r. 12 kopalń.³⁸ W najbliższym czasie można się spodziewać lepszych wyników branży motoryzacyjnej oraz sektora górniczego.

Wartości przyjmowane przez wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI (*Purchasing Managers' Index*) wskazują na bardzo silne pogorszenie koniunktury w sektorze przemysłowym w Polsce i odzwierciedlają wpływ pandemii koronawirusa na procesy gospodarcze. W I półroczu 2020 r. wskaźnik PMI obniżył się do średniego poziomu 43,0 pkt (w tym wyniósł 46,0 pkt w I kwartale i jedynie 39,9 pkt w II kwartale 2020 r.) w stosunku do średniego poziomu 47,9 pkt w 2019 r. (wartości poniżej 50,0 pkt są tożsame z przewidywanym pogorszeniem koniunktury w sektorze przetwórstwa przemysłowego).³⁹

³³ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

³⁴ Główny Urząd Statystyczny

³⁵ Główny Urząd Statystyczny

³⁶ Główny Urząd Statystyczny

³⁷ Główny Urząd Statystyczny

³⁸ WNP

³⁹ Markit IHS

W I półroczu 2020 r. wskaźnik koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego publikowany przez GUS wyniósł średnio -15,9 pkt wobec +6,7 pkt w I półroczu 2019 r. (wartość poniżej progu 0,0 pkt oznacza, że więcej firm oczekuje pogorszenia koniunktury w sektorze niż jej poprawy).⁴⁰ Po I kwartale 2020 indeks koniunktury GUS dla przemysłu jeszcze utrzymywał się na plusie (+1,2 pkt), jednakże w II kwartale spadł już do poziomu -33,0 pkt (w tym w kwietniu indeks ten spadł do poziomu -44,2 pkt, tj. najniższego w całej historii badania).⁴¹

Zgodnie z zebranymi przez GUS informacjami, około 45,1% dużych przedsiębiorstw z sektora przetwórstwa przemysłowego wskazywało, że w czerwcu 2020 r. negatywne skutki pandemii będą miały poważny wpływ na ich działalność i to głównie duże firmy planowały wdrożenia działań silnie wpływających na ich działalność (44,9%).⁴² Jednocześnie wszyscy ankietowani przez GUS przedsiębiorcy prognozowali w czerwcu spadek nowych zamówień na półprodukty, surowce, towary lub usługi itp. – zamówień zarówno składanych, jak i otrzymywanych. Największy spadek w tym zakresie przewidywały jednostki małe (odpowiednio o 16,8% oraz 18,5%). Wśród przedsiębiorców z sektora przetwórstwa przemysłowego przeważała opinia, że zatory płatnicze nie powinny być znaczącym problemem (57,0% odpowiedzi w małych jednostkach). Jeżeli bieżące działania i ograniczenia powzięte w celu zwalczania koronawirusa przez władze w Polsce (ale także wynikające z działań innych krajów, np. w zakresie ruchu granicznego) utrzymywałyby się przez dłuższy czas - wśród małych jednostek, w czerwcu br. najczęstszą była opinia, że firmy te są w stanie przetrwać 2-3 miesiące (34,6%), natomiast wśród jednostek średnich i dużych, że powyżej 6 miesięcy (odpowiednio 40,0% i 50,8%).⁴³

W I półroczu 2020 r. pozostałymi istotnymi czynnikami mającymi wpływ na koniunkturę w kluczowych (z uwagi na potencjalne przewozy Grupy PKP CARGO) sektorach przemysłu były:



Przemysł górniczy

- spadek wydobycia węgla kamiennego w I półroczu 2020 r. o 4,3 mln ton do poziomu 26,5 mln ton (-14,0% r/r). Jeszcze po I kwartale 2020 r. różnica r/r wynosiła jedynie 0,3 mln ton (-1,8% r/r).⁴⁴ Natomiast już w kwietniu 2020 r. spadek produkcji surowca r/r wyniósł -1,1 mln ton (-20,5% r/r), a w maju 2020 r. miesięczny poziom krajowego wydobycia węgla kamiennego w Polsce zmniejszył się do poziomu najniższego w historii, tj. do 3,2 mln ton (spadek o 2,1 mln ton, tj. o -39,4% r/r). Z uwagi na pogarszającą się gwałtownie sytuację epidemiologiczną zwłaszcza na Śląsku i liczne zarażenia koronawirusem wśród górników podaż węgla kamiennego została silnie ograniczona. Po początkowym ograniczeniu, a następnie czasowym wstrzymaniu pracy większości zakładów wydobywczych Polskiej Grupy Górniczej i Jastrzębskiej Spółki Węglowej, w czerwcu 2020 r. wydobycie wyniosło 3,8 mln ton, tj. było mniejsze niż w czerwcu ubiegłego roku (o 0,9 mln ton, tj. o 18,3% r/r), lecz jednocześnie o 0,6 mln ton, tj. o 20,2% wyższe niż w maju br.⁴⁵;
 - zmniejszenie sprzedaży węgla kamiennego w I półroczu 2020 r. o 4,7 mln ton r/r (-16,4% r/r) do poziomu 24,2 mln ton. Pomimo wyższego poziomu sprzedaży węgla kamiennego w stosunku do jego wydobycia w maju i czerwcu 2020 r. (odpowiednio o 0,3 mln ton i 0,2 mln ton), sprzedaż węgla kamiennego ogółem w I półroczu 2020 r. okazała się mniejsza od jego wydobycia w tym czasie o 2,3 mln ton, co z kolei przełożyło się na wzrost zapasów⁴⁶;
 - utrzymujący się bardzo wysoki poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach. Pomimo znaczącego spadku produkcji węgla kamiennego w maju i w czerwcu 2020 r., na koniec czerwca 2020 r. na zwałach znajdowało się 7,3 mln ton surowca, co wobec 4,0 mln ton zapasów w czerwcu 2019 r. oznacza ich wzrost o 83% r/r.⁴⁷ Według materiałów prasowych Ministerstwa Aktywów Państwowych obecny stan zapasów obejmujący węgiel kamienny składowany zarówno na zwałach przy kopalniach, jak również przy elektrowniach elektrociepłowniach w Polsce sięga około 15 mln ton⁴⁸;
 - bardzo silny spadek importu węgla kamiennego w okresie 5 miesięcy 2020 r. do poziomu 4,3 mln ton (-39,1% r/r). Od początku 2020 roku utrzymuje się stała tendencja zmniejszenia importu – największy spadek r/r odnotowano w kwietniu (-55,0% r/r) oraz w lutym (-46,7% r/r), w maju spadek już wyraźnie wyhamował i wyniósł jedynie (-16,0% r/r). Głównymi kierunkami importu surowca w tym okresie były: Rosja (spadek o -43,3% r/r do poziomu

⁴⁰ Główny Urząd Statystyczny

⁴¹ Główny Urząd Statystyczny

⁴² Główny Urząd Statystyczny

⁴³ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁴ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁴⁵ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁴⁶ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁴⁷ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁴⁸ Ministerstwo Aktywów Państwowych

2,7 mln ton; import z Rosji odpowiadał w tym czasie za 62,1% całkowitego sprowadzonego do Polski wolumenu), Australia (-26,7% r/r do 0,5 mln ton) oraz Kolumbia (+4,4% r/r do 0,4 mln ton)⁴⁹;

- pogłębienie trendów spadkowych cen węgla kamiennego na międzynarodowym rynku – ceny w portach ARA systematycznie obniżają się w każdym kwartale od początku 2019 r. W I kwartale 2020 r. średnia cena węgla ARA wyniosła 56,2 USD/t wobec 80,6 USD/t w I kwartale 2019 r. (-30,3% r/r) i 58,6 USD/t w IV kwartale 2019 r. (-3,4% kw/kw). II kwartał 2020 r. okazał się i w tym przypadku mocno zróżnicowany, tzn. kwiecień i maj przyniósł dalsze znaczne spadki cen węgla na świecie (ceny węgla w portach ARA zmalały odpowiednio o 4,3% w porównaniu do marca 2020 r. i były niższe niż w analogicznym okresie roku ubiegłego aż o 21,6% r/r, w maju zanotowano spadek cen o 16,1% w porównaniu do kwietnia br. i była to wartość niższa niż przed rokiem o 31,8%). Łączna produkcja energii z węgla w Niemczech, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii oraz Francji w maju, w ujęciu r/r, obniżyła się o 57% i wyniosła średnio 2,4 GW (konsumpcja węgla dla celów energetyki w tych krajach wyniosła ok. 660,6 tys. ton wobec poziomu 1,5 mln ton rok wcześniej). Czerwiec natomiast przyniósł jednak odbicie i pewne oznaki ożywienia (wynikające z nadziei na wzrost popytu w kluczowych terminalach węglowych). Oczekiwane ożywienie popytu na rynkach największych odbiorców (głównie w efekcie łagodzenia restrykcji związanych z epidemią koronawirusa) sprzyjało wzrostowi cen ARA o 17,1% w porównaniu do maja 2020 r. Nadal były to jednak ceny niższe niż przed rokiem (o 7,9% r/r). Do spadku cen węgla w I półroczu 2020 r. przyczyniły się m.in. brak równowagi popytowo-podażowej w połączeniu ze wzrostem produkcji energii ze źródeł odnawialnych (głównie elektrowni wiatrowych), niskimi cenami gazu oraz słabymi prognozami w zakresie popytu na surowiec. Obecna nadpodaż na międzynarodowym rynku węgla, szacowana na około 40 mln ton, aby zapobiec dalszemu spadkowi cen, zmusza producentów do ograniczenia produkcji⁵⁰;
- stabilizacja krajowych indeksów węglowych dla energetyki zawodowej (PSCMI 1) i ciepłownictwa (PSCMI 2) na najwyższych poziomach od początku 2013 r. (pomimo znacznego spadku cen węgla na rynku globalnym). W I półroczu 2020 r. średnia wartość indeksu PSCMI1 wyniosła 265,2 PLN/t (+2,65% r/r), w tym w I kwartale 264,2 PLN/t (+3,1% r/r), a w II kwartale 2020 r. 266,2 PLN/t (w porównaniu z II kwartałem poprzedniego roku wzrost on o 2,22%). Indeks PSCMI 2 dla ciepłownictwa w I półroczu 2020r. wynosił natomiast 316,97 PLN/t (+2,0% r/r), w tym w I kwartale 2020 r. wyniósł 314,0 PLN/t (+3,2% r/r), a w II kwartale 319,9 PLN/t (w porównaniu z II kwartałem poprzedniego roku wzrost o 0,9% r/r).⁵¹ Znaczny rozdzwiał pomiędzy krajowymi a zagranicznymi cenami węgla wynika w dużej mierze ze sposobu kontraktowania węgla dla polskiej energetyki (w przypadku PGG, umowy opierające się na zmiennych formułach uwzględniających m.in. światowe ceny surowca zostały zamienione na bazujące na stałych i z góry ustalonych poziomach cen). Choć ten mechanizm wpływa na zwiększoną przewidywalność cen na krajowym rynku, to jednocześnie przekłada się on na rosnące koszty firm energetycznych i silny spadek międzynarodowej konkurencyjności polskiego węgla;
- zmniejszone zużycie energii elektrycznej w Polsce. W I półroczu 2020 r. konsumpcja energii elektrycznej spadła o -5,2% r/r do 80,6 TWh (szczególnie odczuwalne było to w II kwartale 2020 r., gdy dynamika spadku popytu na energię zauważalnie przyspieszyła do -9,8% r/r w kwietniu, -8,8% r/r w maju i -7,0% r/r w czerwcu). Było to związane z obostrzeniami działalności ekonomicznej wprowadzonymi w celu przeciwdziałania pandemii COVID-19 (w tym z niższym popytem na prąd ze strony przedsiębiorstw przemysłowych). Choć po gwałtownym spadku zapotrzebowania na energię elektryczną w Polsce na przełomie marca i kwietnia 2020 r., popyt na prąd ponownie zwiększył się, lecz w wartościach bezwzględnych wolumen średniodobowego zużycia energii kształtuje się w dalszym ciągu wyraźnie poniżej wartości notowanych w analogicznym okresie 2019 r. Zgodnie z danymi PSE, w II kwartale 2020 r. konsumpcja energii w Polsce spadła o 8,5% r/r;⁵²
- równocześnie z silnym spadkiem zużycia energii w Polsce, w jeszcze większym stopniu zmniejszyła się jej krajowa produkcja – w I półroczu 2020 r. zanotowano spadek produkcji energii elektrycznej o -7,9% r/r do poziomu 74,1 TWh. W największym stopniu produkcja energii zmniejszyła się r/r w elektrowniach opalanych węglem kamiennym (-13,5% r/r) oraz brunatnym (-12,9% r/r). W tym okresie silnie zwiększyła się natomiast r/r produkcja w elektrowniach gazowych (+16,9% r/r) oraz wiatrowych (+7,0% r/r). W samym II kwartale 2020 r. produkcja krajowa spadła jeszcze mocniej (-11,7% r/r), w tym zwłaszcza z węgla kamiennego (aż o -21,4% r/r);⁵³
- niekorzystne dla węgla kamiennego zmiany w krajowym miksie energetycznym. W I półroczu 2020 r. udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii obniżył się do 45,7% (-3,0 p.p. r/r);⁵⁴

⁴⁹ Eurostat

⁵⁰ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁵¹ Agencja Rozwoju Przemysłu

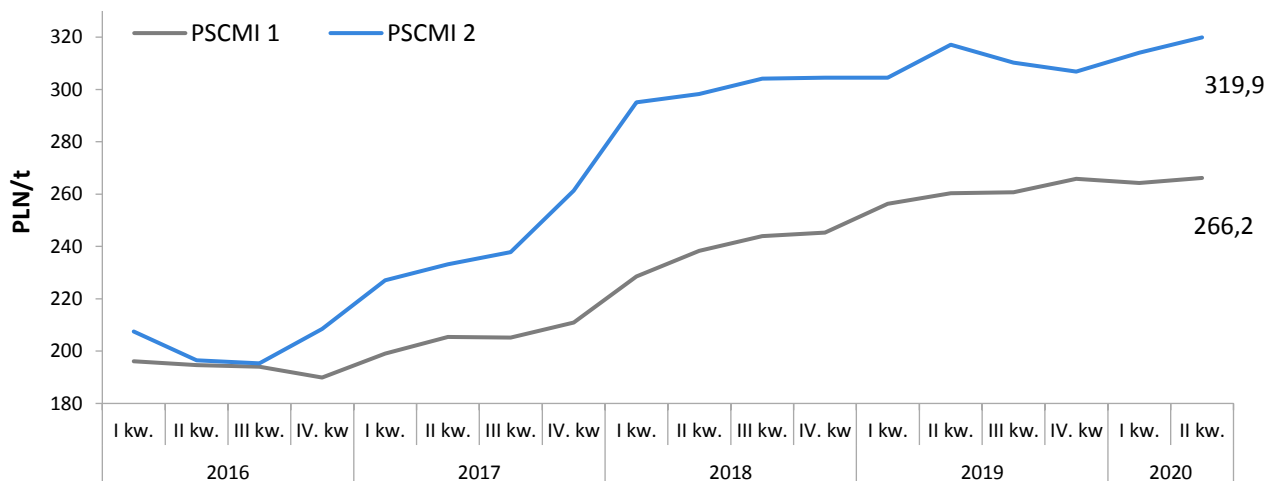
⁵² Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁵³ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁵⁴ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

- postępujący dynamiczny wzrost importu prądu, wypełniającego lukę pomiędzy niższą produkcją krajową energii a jej zużyciem. Ceny energii w państwach ościennych kształtują się obecnie na wyraźnie niższym niż w Polsce poziomie, co przekłada się na zwiększoną opłacalność importu. W I półroczu 2020 r. import netto energii był równy 6,5 TWh (+42,6% r/r) i stanowił 8,1% całkowitej konsumpcji energii w Polsce (+2,7 p.p. r/r);⁵⁵
- prognozowane przez Departament Górnictwa w Ministerstwie Aktywów Państwowych zmniejszenie zapotrzebowania krajowej energetyki na węgiel kamienny w 2020 r. o 4,5 mln ton od zakładanego wcześniej przez spółki energetyczne, a w 2021 r. o 7 mln ton.⁵⁶

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Agencji Rozwoju Przemysłu



Przemysł budowlany

- w I półroczu 2020 r. produkcja budowlano-montażowa wzrosła o 2,3% r/r (wobec wzrostu w analogicznym okresie ubiegłego roku o 6/6% r/r). Było to wynikiem wzrostu notowanego w I kwartale, przy niewielkim spadku w II kwartale 2020 r. W ciągu 6 miesięcy 2020 r. w nieco większym stopniu wzrosła sprzedaż robót remontowych (o 2,9% r/r) niż inwestycyjnych (o 2,0% r/r).⁵⁷ Epidemia COVID-19 ogółem nie wyhamowała więc znacznie trwających prac budowlanych, nie wpłynęła na terminowość realizacji inwestycji drogowych i kolejowych oraz pozwoliła utrzymać na względnie stabilnym poziomie kondycję sektora budowlanego;
- w I półroczu 2020r. niższa niż w analogicznym okresie 2019 r. była jedynie produkcja w podmiotach zajmujących się głównie budową budynków (spadek o 1,8% r/r). Wzrost produkcji zanotowano natomiast w jednostkach specjalizujących się w budowie obiektów inżynierii lądowej i wodnej (o 6,6% r/r) oraz robotach budowlanych specjalistycznych (o 1,8% r/r).⁵⁸ W dziale robót związanych z budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej największy wzrost produkcji wystąpił w przedsiębiorstwach specjalizujących się w budowie dróg kołowych i szynowych (o 8,3%), podczas gdy w jednostkach specjalizujących się w budowie pozostałych obiektów inżynierii lądowej i wodnej zanotowano wzrost o 4,2%, a przy budowie rurociągów, linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych o 3,1%. Wśród podmiotów zajmujących się głównie robotami budowlanymi specjalistycznymi znaczny wzrost produkcji notowano w jednostkach specjalizujących się w rozbiórce i przygotowaniu terenu pod budowę o 26,0%;⁵⁹
- postępowi prac w budownictwie w I kwartale 2020 r. sprzyjały utrzymujące się korzystne warunki pogodowe (łagodna i ciepła zima, bez silnych opadów śniegu i długich okresów ujemnych temperatur). Pandemia COVID-19 nie miała wtedy silnego negatywnego wpływu na podmioty z sektora budowlanego, w tym firmy realizujące duże inwestycje infrastrukturalne w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu

⁵⁵ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁵⁶ Ministerstwo Aktywów Państwowych

⁵⁷ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁵⁸ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁵⁹ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

Kolejowego” (oprócz czasowo zwiększonej absencji pracowników).⁶⁰ Dodatkowo, w I kwartale 2020 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała umowy na dokończenie odcinków dróg, na które w 2019 r. zerwano kontrakty z uwagi na niesatysfakcjonujący postęp prac (m.in. fragmenty dróg ekspresowych S5 czy S7).⁶¹ W II kwartale 2020 r. Rząd zwiększył pulę środków pieniężnych na drogi krajowe i przeznaczył na budowę dróg dodatkowe 21,8 mld zł - zwiększenie wydatków Programu Budowy Dróg Krajowych ma nastąpić po 2021 r. (6,5 mld zł w 2022 r. oraz 15,2 mld zł w latach 2023-2025), a spodziewanym efektem będzie pobudzenie gospodarki oraz dodatkowe miejsca pracy. Przewidziane jest dofinansowanie budowy: drogi ekspresowej S6 od Koszalina do obwodnicy Trójmiasta (dodatkowe 9 mld zł), drogi ekspresowej S10 Toruń–Bydgoszcz (2,8 mld zł) oraz na inne inwestycje drogowe (ok. 9,8 mld zł). Projekt pozwoli na realizację kolejnych odcinków dróg ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 o łącznej długości ponad 500 km;⁶²

- do końca 2020 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad planuje ogłosić w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych jeszcze 22 przetargi na kolejne odcinki szybkich tras (o łącznej długości prawie 326 km) oraz 11 przetargów w ramach programu budowy obwodnic (o łącznej długości 86 km). W ciągu 7 miesięcy 2020 r. ogłoszonych zostało 13 postępowań na odcinki o łącznej długości 160 km;⁶³
- wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w budownictwie (badanie GUS) spadł poniżej zera już w marcu 2020 r. (-1,9 pkt), podczas gdy miesiąc wcześniej wynosił +0,1 pkt. Natomiast odczyt tego wskaźnika z kwietnia 2020 r. przyniósł zdecydowany spadek do poziomu -47,1, czego przyczyną można upatrywać w zagrożeniach skutkami pandemii COVID-19 i związanego z nią spowolnienia gospodarczego. W kolejnych miesiącach wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w budownictwie ulegał stopniowej poprawie (w maju 2020 r. wyniósł -38,8 oraz w czerwcu 2020 r. -25,9 pkt) nadal pozostając jednak na alarmująco niskim poziomie. Poprawę koniunktury w czerwcu 2020 r. sygnalizowało 8,6% firm budowlanych, a jej pogorszenie 34,5%. Pomimo utrzymującej się niepewności związanej z dalszym rozwojem sytuacji epidemiologicznej w kraju i za granicą, nastroje firm budowlanych stopniowo poprawiają się, a ogólny klimat koniunktury w budownictwie oceniany jest przez branżę nieco mniej negatywnie niż w poprzednich miesiącach. Przedsiębiorcy rzadziej sygnalizują możliwość ograniczenia zatrudnienia oraz przewidują spadek cen robót budowlano-montażowych.⁶⁴ Do głównych problemów branży budowlanej można obecnie zaliczyć przede wszystkim kłopoty z dostawami części materiałów budowlanych, odpływ pracowników z wschodniej granicy oraz opóźnienia w wydawaniu decyzji administracyjnych;
- Polski Związek Pracodawców Budownictwa (PZBZ) szacuje, iż wydajność dużych firm budowlanych w I półroczu 2020 r. spadła ok. 5-20%. Jednocześnie większość przedsiębiorców branży budowlanej sygnalizuje posiadanie wystarczających rezerw gotówki, by działać w warunkach epidemii bez większych zakłóceń.⁶⁵ Zdaniem PZPB kondycja finansowa sektora jest względnie stabilna, a sam przemysł budowlany okazał się jednym z nielicznych w polskiej gospodarce wykazujących do tej pory relatywnie dużą odporność na utrudnienia wywołane pandemią koronawirusa i związane z nią ograniczenia gospodarcze wpływające na krajowy przemysł⁶⁶;



Przemysł hutniczy

- znaczne zmniejszenie zapotrzebowania na stal i wyroby hutnicze w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, spotęgowane przez skutki globalnej pandemii. Stalochłonne gałęzie przemysłu (m.in. produkcja automotive czy przemysł maszynowy) są jednymi z najmocniej dotkniętych przez pandemię COVID-19 segmentów gospodarki.⁶⁷
- zmniejszenie produkcji stali na świecie w I półroczu 2020 r. do poziomu 873,1 mln ton (-6,0% r/r). Jednocześnie w czerwcu 2020 r. spadek produkcji wyniósł aż -7,0% r/r.⁶⁸ W I półroczu 2020 r. w największym stopniu zmniejszyła się produkcja stali w Unii Europejskiej (o -18,7% r/r do poziomu 68,3 mln ton). W Azji wyprodukowano w tym czasie 642,0 mln ton tj. o -3% mniej niż w I połowie 2019 r.;⁶⁹

⁶⁰ Gazeta Giełdy Parkiet

⁶¹ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

⁶² Rzeczpospolita

⁶³ Rzeczpospolita

³² Główny Urząd Statystyczny

⁶⁵ Rzeczpospolita

⁶⁶ Rzeczpospolita

⁶⁷ World Steel, Główny Urząd Statystyczny

⁶⁸ World Steel Association

⁶⁹ World Steel Association

- spadek produkcji stali surowej w Polsce w I półroczu 2020 r. o -15,5% r/r do 4,1 mln ton oraz wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco o średnio -11,1% r/r do 4,4 mln ton, przy jednoczesnym wzroście produkcji prętów i płaskowników o -4,6% r/r do 1,75 mln ton;⁷⁰
- zmniejszenie produkcji koksu w I półroczu 2020 r. o 16,7% r/r do poziomu 3,8 mln ton. W samym czerwcu produkcja koksu zmniejszyła się w stosunku do wyniku z analogicznego okresu ubiegłego roku aż o 26,9%. Po I kwartale spadek wyniósł jeszcze -6,4% r/r, a produkcja była na poziomie 2,1 mln ton;⁷¹
- w listopadzie 2019 r. ArcelorMittal Polska poinformował o czasowym wstrzymaniu działalności wielkiego pieca w hucie w Krakowie, a następnie w wyniku pandemii projekt wznowienia produkcji został odroczone, co przełożyło się na spadek produkcji stali oraz jednoczesne silne ograniczenie zapotrzebowania na surowce używane jako wkład do produkcji (m.in. koks czy rudy żelaza), a tym samym silne ograniczenie dostępnych do przewozu przez transport kolejowy ładunków. Z uwagi na spadek popytu na stal spowodowany pandemią COVID-19 w I półroczu 2020 r. w całej Grupie ArcelorMittal zanotowano obniżenie wysyłek stali o 23,7% oraz zmniejszenie dostaw o 23% r/r.;⁷²
- Zmniejszenie przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu) wynikało z ogólnego bardzo silnego spadku zapotrzebowania na stal i wyroby stalowe w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, przekładającego się na spadek ogólnego wolumenu produkcji czy wyłączenie przez krajowych producentów części baterii koksowniczych.

Przemysł w Czechach



W I półroczu 2020 r. wolumen produkcji przemysłowej w Czechach spadł o 13,9% r/r wobec wzrostu o 0,4% r/r w analogicznym okresie 2019 r.⁷³ Czeski sektor przemysłowy pozostaje w recesji od października 2019 r., a w II kwartale 2020 r. tempo spadku produkcji r/r gwałtownie przyspieszyło, na co wpływ miała przede wszystkim pandemia COVID-19 i związane z nią obostrzenia aktywności gospodarczej. W tym okresie wolumen produkcji przemysłowej skurczył się aż o 23,6% r/r, i choć w czerwcu 2020 r. produkcja silnie wzrosła m/m po gwałtownym załamaniu w kwietniu i maju 2020 r., to w wartościach bezwzględnych ukształtowała się na wyraźnie niższym poziomie niż na początku 2020 r. (w okresie sprzed pandemii COVID-19).⁷⁴

Oprócz czynników podażowych (przestoje w działalności zakładów przemysłowych, zaburzenia w ramach łańcuchów dostaw), przyczyną silnego skurczenia wolumenu produkcji przemysłowej r/r w I półroczu 2020 r. był także dynamiczny spadek nowych zamówień, zarówno ze strony podmiotów krajowych, jak i zagranicznych. W tym okresie nowe zamówienia zmniejszyły się o 16,4% r/r, w tym krajowe spadły o 14,9% r/r, a eksportowe o 17,0% r/r.⁷⁵ W samym II kwartale 2020 r. dynamika spadku nowych zamówień wyraźnie przyspieszyła i wyniosła -27,5% r/r (w tym krajowych -25,7% r/r, a zagranicznych -28,3% r/r).⁷⁶

Do silnego spadku czeskiej produkcji przemysłowej w I półroczu 2020 r. przyczyniły się jej wszystkie główne sektory: przetwórstwo przemysłowe (-14,5% r/r), segment związany z produkcją energii elektrycznej i zaopatrywaniem w wodę oraz gaz (-9,2% r/r) oraz - w największym stopniu - górnictwo i wydobywanie surowców (-16,3% r/r).⁷⁷

Spśród kluczowych (z punktu widzenia potencjalnych przewozów spółek z Grupy PKP CARGO) gałęzi przemysłu, w zdecydowanej większości odnotowano w I półroczu 2020 r. silny spadek produkcji r/r. W tym okresie skurczyła się r/r m.in. produkcja pojazdów silnikowych (-26,9% r/r), wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego (-23,2% r/r), produkcja metali (-14,4% r/r), produkcja wyrobów z metali (-13,3% r/r), produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych (-11,1% r/r) oraz produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-6,8% r/r).⁷⁸ Względem analogicznego okresu 2019 r. wzrosła natomiast produkcja drewna i wyrobów z drewna (+3,1% r/r).⁷⁹

Na utrzymującą się słabą koniunkturę w czeskim sektorze przemysłowym wskazują także ostatnie wartości przyjmowane przez wskaźnik PMI. W I połowie 2020 r. był on równy średnio 42,1 pkt wobec 45,8 pkt w całym 2019 r., a w samym II kwartale 2020 r. obniżył się względem początkowych miesięcy 2020 r. i wyniósł średnio 39,9 pkt (wartości poniżej poziomu 50,0 pkt sygnalizują techniczną recesję w sektorze przemysłowym).⁸⁰ Obniżenie średniej wartości indeksu PMI w II kwartale 2020 r. było

⁷⁰ Główny Urząd Statystyczny

⁷¹ Główny Urząd Statystyczny

⁷² Wirtualny Nowy Przemysł

⁷³ Czeski Urząd Statystyczny

⁷⁴ Czeski Urząd Statystyczny

⁷⁵ Czeski Urząd Statystyczny

⁷⁶ Czeski Urząd Statystyczny

⁷⁷ Czeski Urząd Statystyczny

⁷⁸ Czeski Urząd Statystyczny

⁷⁹ Czeski Urząd Statystyczny

⁸⁰ Markit PMI

spowodowane przede wszystkim jej bardzo silnym spadkiem w kwietniu 2020 r. (do najniższego poziomu od czasu globalnego kryzysu finansowego w latach 2008-2009), do czego przyczyniły się m.in. związane z pandemią COVID-19 obostrzenia natury ekonomicznej i społecznej. Jednocześnie w kolejnych miesiącach indeks PMI stopniowo rósł, a w czerwcu 2020 r. osiągnął 44,9 pkt, tj. ukształtował się na najwyższym poziomie od lutego 2020 r. (początku pandemii). Do poprawy wskaźnika PMI w czerwcu 2020 r. przyczynił się głównie komponent bieżącej produkcji (m.in. przywracanie działalności operacyjnej przez zakłady i związane z tym odrabianie zaległości produkcyjnych), podczas gdy subindeksy związane z nowymi zamówieniami (zarówno krajowymi, jak i zagranicznymi) oraz zatrudnieniem pozostały na głęboko recesyjnym terytorium.⁸¹ Pomimo odnotowanej poprawy komponentu przyszłej produkcji, analitycy Markit PMI spodziewają się, że z uwagi na utrzymujący się w otoczeniu makroekonomicznym słaby popyt czeski sektor przemysłowy w 2020 r. pozostanie w silnej recesji, ze spadkiem produkcji zbliżonym do -10% w ujęciu rok do roku.⁸²

Przewozy towarowe realizowane przez podmioty z Grupy PKP CARGO na rynku czeskim opierają się głównie na transporcie węgla kamiennego i koksu, paliw ciekłych, kruszyw i pozostałych materiałów budowlanych, chemikaliów i wyrobów chemicznych czy też ładunków intermodalnych (wśród których duże znaczenie mają wyroby sektora *automotive*). W konsekwencji, zmiany poziomu aktywności czy produkcji w każdym z powiązanych segmentów przemysłu (m.in. wydobywaniu surowców, hutnictwie, budownictwie czy produkcji pojazdów silnikowych) przekładają się w sposób bezpośredni na wolumeny ładunków potencjalnie dostępne do przewozu przez spółki z Grupy PKP CARGO na terytorium Czech.

W I półroczu 2020 r. głównymi czynnikami mającymi wpływ na koniunkturę w wymienionych powyżej sektorach przemysłu były:

- epidemia COVID-19, bezpośrednio bądź pośrednio przekładająca się na poziom produkcji większości gałęzi przemysłu. Czechy są gospodarką otwartą (o wysokiej relacji importu i eksportu do PKB), silnie zintegrowaną w ramach międzynarodowych łańcuchów wartości dodanej i dostaw. Znaczna część produkcji czeskiego sektora przemysłowego jest eksportowana, a kluczowymi gałęziami są sektor *automotive* i maszynowy – jedne z najsilniej dotkniętych przez wywołaną pandemią COVID-19 globalną recesję gospodarczą. Silny spadek popytu w otoczeniu makroekonomicznym, a także ograniczenia natury podażowej (ogniska epidemiczne, problemy z dostępnością komponentów) wpłynęły w rezultacie na ograniczenie poziomu produkcji, czy też jej całkowite wstrzymanie przez zakłady przemysłowe;⁸³
- nasilenie trendu spadkowego wydobywania węgla kamiennego, co było spowodowane m.in. całkowitym wstrzymaniem działalności operacyjnej przez należącą do OKD kopalnię Darkov w maju 2020 r. oraz ograniczeniem wydobywania surowca w pozostałych kopalniach OKD (m.in. w wyniku pojawienia się ognisk zakażeń, konieczności stosowania dodatkowych obostrzeń sanitarnych czy też ogólnego spadku zapotrzebowania na węgiel kamienny);⁸⁴
- zmniejszenie produkcji stali w I połowie 2020 r. do poziomu 2,2 mln ton (-8,6% r/r). Równocześnie w horyzoncie kolejnych miesięcy recesja gospodarcza w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym przełoży się na spadek popytu ze strony stalochłonnych gałęzi gospodarki, w konsekwencji prawdopodobnie wpłynie również na skurczenie całkowitego wolumenu produkcji w czeskim sektorze hutniczym;⁸⁵
- zmniejszenie produkcji budowlano-montażowej o 3,9% r/r (w tym dział związany z budową budynków odnotował spadek o 7,2% r/r, natomiast produkcja budownictwa inżynierskiego wzrosła o 6,9% r/r). Jednocześnie inwestycje infrastrukturalne (współfinansowane w ramach zarówno już przydzielonych, jak i zaplanowanych funduszy UE) powinny stabilizować koniunkturę w sektorze budowlanym w horyzoncie nadchodzących kwartałów;⁸⁶
- gwałtowne załamanie produkcji r/r wyrobów sektora *automotive* – w I połowie 2020 r. wytworzono w Czechach blisko 507 tys. pojazdów silnikowych różnych kategorii (osobowych, ciężarowych, autobusów czy motocykli), tj. o 32,5% r/r mniej niż w analogicznym okresie 2019 r. W II kwartale 2020 r. dynamika spadku produkcji r/r była jeszcze większa i wyniosła -53,4% r/r (przy czym kwiecień 2020 r. przyniósł prawie całkowite wstrzymanie produkcji). Produkcja pojazdów silnikowych jest jednym z najsilniej dotkniętych przez pandemię COVID-19 segmentów gospodarki, z uwagi na gwałtowne załamanie popytu i pozrywane łańcuchy dostaw. Pomimo stopniowego przywracania działalności zakładów, w czerwcu 2020 r. miesięczny wolumen produkcji sektora *automotive* w Czechach był w dalszym ciągu o ponad 10% mniejszy niż na początku 2020 r. (w okresie przed pandemią COVID-19).⁸⁷

⁸¹ Markit PMI

⁸² Markit PMI

⁸³ ING

⁸⁴ OKD

⁸⁵ Worldsteel.org

⁸⁶ Czeski Urząd Statystyczny

⁸⁷ AutoSAP

4.2 Działalność przewozowa

Rynek przewozów kolejowych został przedstawiony z uwzględnieniem przewozów na rynku krajowym oraz czeskim, na których przewozy były najistotniejsze dla Grupy PKP CARGO.

4.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

W I półroczu 2020 r. na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych usługi transportu ładunków oferowały łącznie 84 spółki, posiadające licencję prezesa UTK i świadczące na jej podstawie usługi przewozowe.⁸⁸ Oznacza to, że w samym II kwartale 2020 r. pojawiło się na rynku aż 10 czynnych operatorów. Na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce działają trzy podmioty należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. (dawniej AWT a.s).⁸⁹

W I półroczu 2020 r. przewoźnicy kolejowi przetransportowali w sumie 105,2 mln ton ładunków (-11,0% r/r) i wykonali pracę przewozową równą 24,5 mld tkm (-13,3% r/r).⁹⁰ Bardziej dynamiczny spadek wolumenu przewozu rynku w ujęciu pracy przewozowej wynikał ze zmniejszenia średniej odległości przewozu, która w I kwartale 2020 r. ukształtowała się na poziomie 233 km wobec 239 km w analogicznym okresie 2019 r. (-2,6% r/r).⁹¹

Rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce kurczy się r/r nieprzerwanie od grudnia 2018 r.⁹² Jednocześnie w I półroczu 2020 r. do wzmocnienia trendu spadkowego r/r przyczyniły się pandemia COVID-19 oraz związane z nią obostrzenia aktywności ekonomicznej czy społecznej w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym. Wywołana przez pandemię COVID-19 recesja w sektorze przemysłowym wpłynęła m.in. na gwałtowny spadek konsumpcji energii i w rezultacie popytu na surowce energetyczne, ograniczenie produkcji sektora hutniczego, zmniejszenie zapotrzebowania na wyroby chemiczne oraz paliwa, czy też gwałtowny spadek przeładunków kontenerów w portach morskich.⁹³

W ciągu 5 miesięcy 2020 r. spadek przewozów r/r odnotowano dla zdecydowanej większości wyszczególnianych przez GUS grup towarowych⁹⁴, w tym zwłaszcza dla:

- węgla kamiennego (spadek o 16,6% r/r do poziomu 31,6 mln ton). Skurczenie wolumenu przewozów węgla kamiennego r/r było rezultatem m.in. silnego spadku zużycia energii elektrycznej w Polsce i w rezultacie mniejszego zapotrzebowania na ten surowiec ze strony elektrowni, ograniczenia, a następnie czasowego wstrzymania wydobywania w części kopalń śląskich (w celu przeciwdziałania rozprzestrzenianiu się pandemii COVID-19), utrzymującego się wysokiego stanu zapasów surowca, niższego niż w 2019 r. wolumenu importu, czy też okresowych remontów bloków energetycznych w elektrowniach i elektrociepłowniach;
- kruszyw, kamienia, piasku i żwiru (spadek o 15,7% r/r do poziomu 17,0 mln ton). Zmniejszenie r/r transportowanych wolumenów kruszyw wynikało bezpośrednio ze spadku popytu ze strony odbiorców realizujących duże inwestycje infrastrukturalne w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu Kolejowego”, m.in. na skutek nagromadzenia przez nich zapasów, opóźnień związanych z podejmowanymi próbami rewaloryzacji podpisanych wcześniej umów, a także trudnościami w przeprowadzaniu i rozstrzygnięciu nowych przetargów. Dodatkowo, zaobserwowano powiązane z pandemią COVID-19 problemy podażowe - ograniczenia w wydobywaniu i produkcji kruszyw u producentów oraz niższą przepustowość na punktach ładunkowych i rozładunkowych związaną z wymogami epidemiologicznymi;
- rud żelaza (spadek o 48,3% r/r do poziomu 2,4 mln ton), metali i wyrobów metalowych (-10,5% r/r do 3,8 mln ton) oraz koksu (-10,1% r/r do 3,8 mln ton). Zmniejszenie przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu) wynikało z ogólnego bardzo silnego spadku zapotrzebowania na stal i wyroby stalowe w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, co pociągnęło za sobą m.in. spadek ogólnego wolumenu produkcji czy wyłączenie przez krajowych producentów części baterii koksowniczych. Stalochłonne gałęzie przemysłu (m.in. produkcja automotive czy przemysł maszynowy) są bowiem jednymi z najmocniej dotkniętych przez pandemię COVID-19 segmentów gospodarki. Dodatkowo, w listopadzie 2019 r. ArcelorMittal Polska poinformował o czasowym wstrzymaniu działalności wielkiego pieca w hucie w Krakowie (jednocześnie w wyniku pandemii projekt wznowienia produkcji został odroczone), co przełożyło się na silne ograniczenie dostępnych do przewozu przez transport kolejowy wolumenów rud;

⁸⁸ Urząd Transportu Kolejowego, statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK, natomiast na rynku są obecne również spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej.

⁸⁹ Urząd Transportu Kolejowego

⁹⁰ Urząd Transportu Kolejowego

⁹¹ Urząd Transportu Kolejowego

⁹² Urząd Transportu Kolejowego

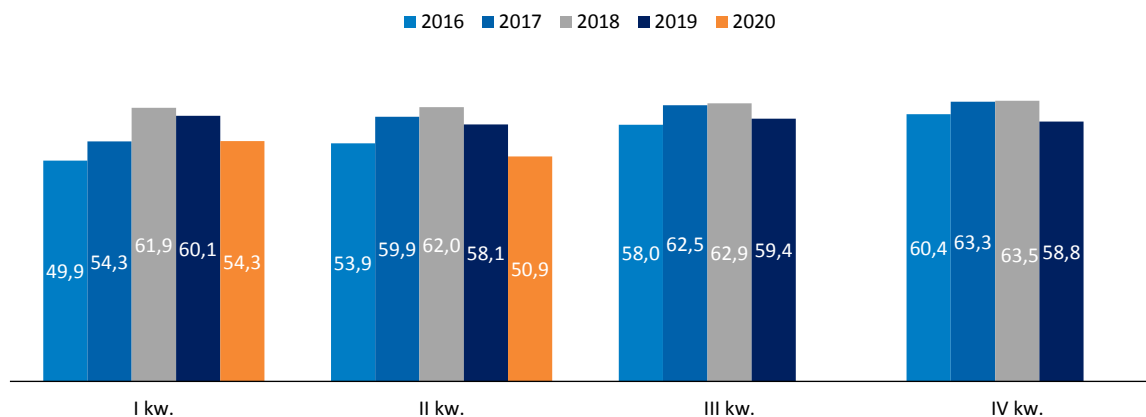
⁹³ Główny Urząd Statystyczny, Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁹⁴ Główny Urząd Statystyczny - dane za 5 miesięcy 2020 r. Dane za czerwiec i całe I półrocze 2020 r. będą dostępne pod koniec sierpnia 2020 r.

- produktów rafinacji ropy naftowej (spadek o 7,3% r/r do 6,5 mln ton). Skurczenie przewozów paliw ciekłych wynikało głównie z powiązanego z epidemią COVID-19 spadku popytu (wystarczające zasoby krajowe, i w rezultacie brak konieczności importu);

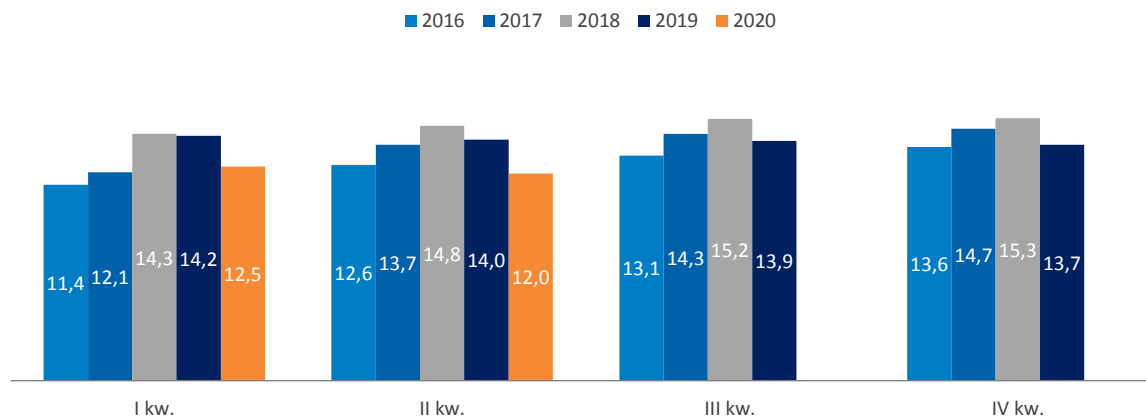
łącznie powyższe grupy towarowe stanowiły w okresie 5 miesięcy 2020 r. ponad 76% całkowitych przewozów towarowego rynku kolejowego w Polsce.

Rysunek 7 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mln ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 8 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mld tkm)

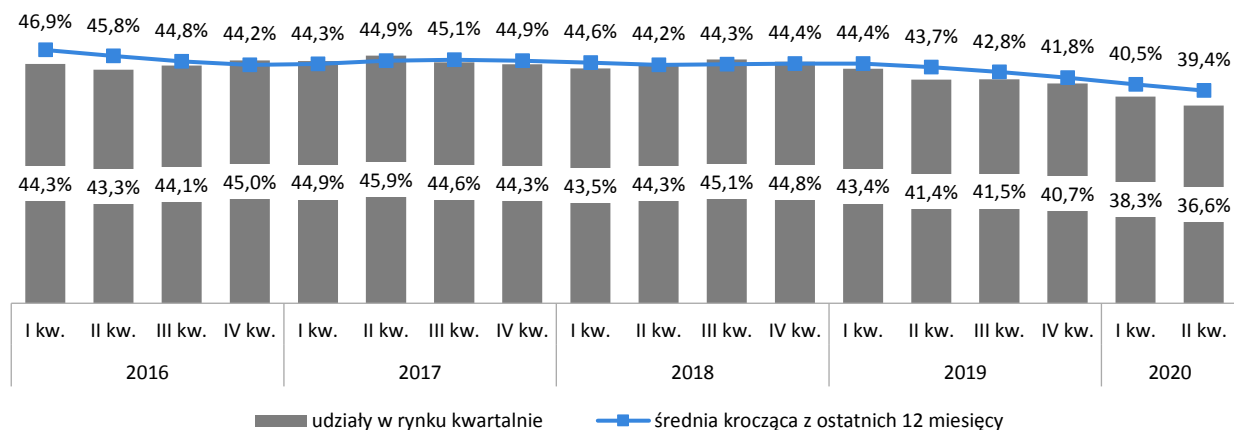


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

4.2.2 Pozycja Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Polsce

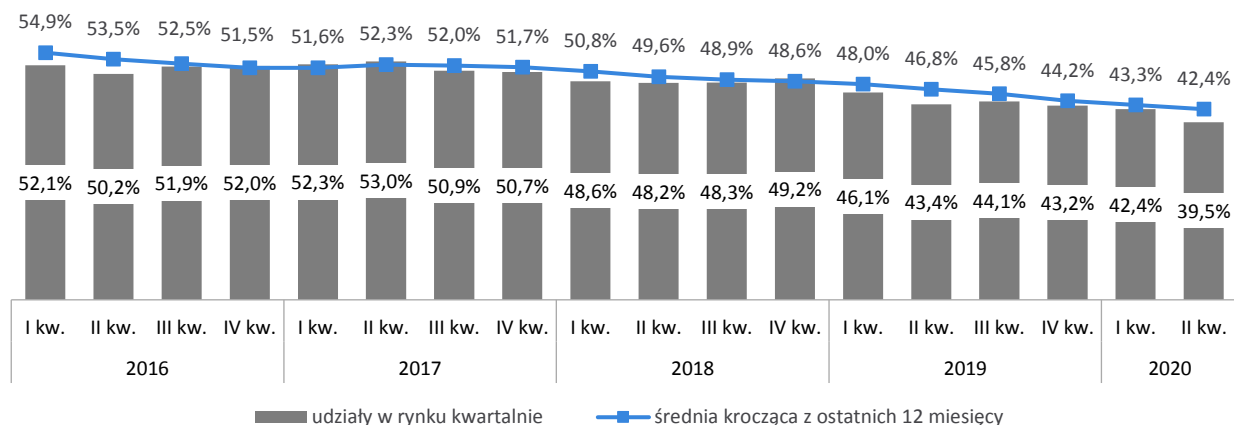
Pomimo spadku udziałów rynkowych r/r, w I półroczu 2020 r. Grupa PKP CARGO⁹⁵ utrzymała pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce, z udziałami na poziomie 37,5% (-5,0 p.p. r/r) według masy towarowej i 41,0% (-3,8 p.p. r/r) według pracy przewozowej. Udziały jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. były w tym okresie równe odpowiednio 36,2% (-4,9 p.p. r/r) oraz 40,7% (-3,8 p.p. r/r).⁹⁶

Rysunek 9 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej towarowej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2020

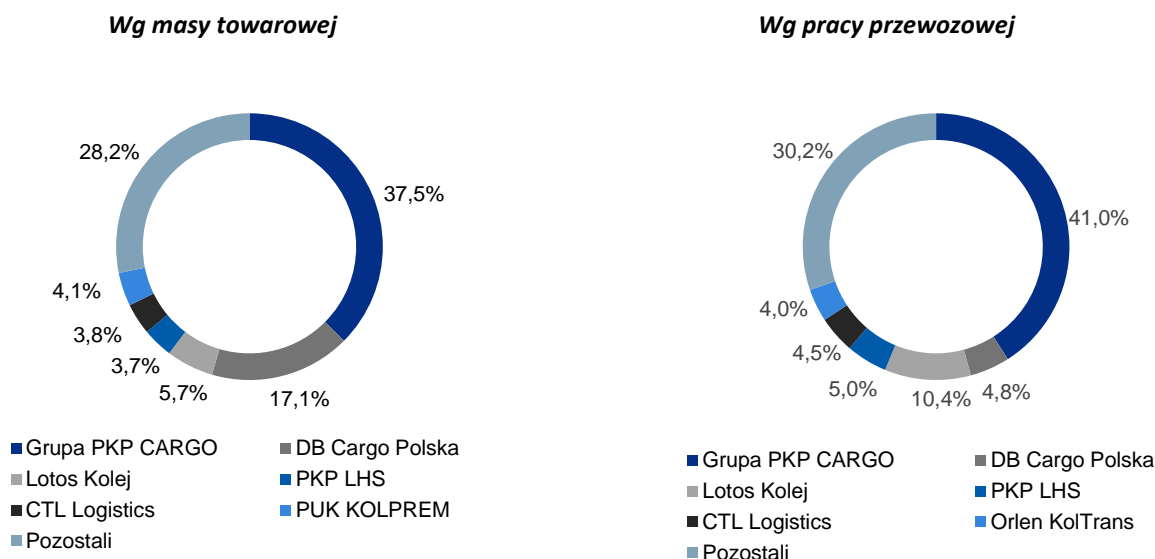


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁹⁵ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również transportowane przez PKP CARGO International a.s. (dawniej AWT a.s.) na terytorium Polski

⁹⁶ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 11 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I półroczu 2020 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Głównymi konkurentami Grupy PKP CARGO na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych są operatorzy: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, PUK Kolprem, CTL Logistics oraz Orlen KolTrans.

W I półroczu 2020 r. konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO przewoźnicy przetransportowali łącznie 65,8 mln ton ładunków (-3,3% r/r). W tym okresie największy wolumen przetransportowanej masy wykazały spółki DB Cargo Polska (18,0 mln ton, spadek o 9,7% r/r), Lotos Kolej (6,0 mln ton, spadek o 1,8% r/r) oraz PUK Kolprem (4,3 mln ton, wzrost o 8,2% r/r).⁹⁷

Równocześnie w I półroczu 2020 r. wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa skurczyła się o 7,3% r/r do poziomu 14,5 mld tkm. Przewoźnikami o największym wolumenie pracy przewozowej byli w tym czasie: Lotos Kolej (2,6 mld tkm, spadek o 3,3% r/r), PKP LHS (1,2 mld tkm, spadek o 27,0% r/r) oraz DB Cargo Polska (1,2 mld tkm, spadek o 25,4% r/r).⁹⁸

W I półroczu 2020 r. dynamika spadku przewozów konkurencyjnych operatorów kolejowych w ujęciu pracy przewozowej była przeszło dwukrotnie wyższa niż w ujęciu masy towarowej. Wynikało to ze znacznego skrócenia średniej odległości przewozu konkurencyjnych wobec Grupy PKP CARGO przewoźników w tym okresie, która w I półroczu 2020 r. wyniosła 220 km względem 229 km w analogicznym okresie 2019 r. (-4,1% r/r).⁹⁹

W ujęciu masy towarowej, spośród konkurentów Grupy PKP CARGO najmocniejszy spadek udziałów rynkowych r/r w I półroczu 2020 r. odnotowali PKP LHS (-0,9 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o blisko 30% r/r), STK (-0,3 p.p. r/r, spadek przewozów o blisko 65% r/r) oraz Rail Polska (-0,2 p.p. r/r). Pod względem wykonanej pracy przewozowej, w największym stopniu skurczyły się natomiast r/r udziały rynkowe spółek: PKP LHS (-0,9 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 27% r/r), STK (-0,8 p.p. r/r, spadek o blisko 85% r/r – operator nie świadczył jakichkolwiek usług przewozowych w maju i czerwcu 2020 r.) oraz DB Cargo Polska (-0,8 p.p. r/r, spadek przewozów o ponad 25% r/r).¹⁰⁰

W I półroczu 2020 r. w największym stopniu zwiększyły się r/r udziały rynkowe małych przewoźników kolejowych (o jednostkowym udziale mniejszym od 2%), w tym m.in. spółek poszerzających skalę działalności w segmencie intermodalnym. Wzrost przewozów i udziałów r/r odnotowała również większość spółek wyspecjalizowanych (będących podmiotami zależnymi dużej grupy kapitałowej i koncentrujących działalność na obsłudze transportowej masy zlecanej przez spółkę-matkę), takich jak m.in. PUK Kolprem i JSW Logistics (segment paliw stałych i hutniczy), Rail Polonia (segment budowlany) czy Orlen KolTrans (segment paliw ciekłych). Duże konkurencyjne wobec Grupy PKP CARGO spółki jak DB Cargo Polska, Lotos Kolej, CTL Logistics czy PKP LHS wykazały w I półroczu 2020 r. spadek przewozów r/r.¹⁰¹

⁹⁷ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁹⁸ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁹⁹ obliczenia własne na podstawie danych UTK

¹⁰⁰ obliczenia własne na podstawie danych UTK

¹⁰¹ obliczenia własne na podstawie danych UTK

4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W I kwartale 2020 r. w Republice Czeskiej przewieziono w sumie 109,5 mln ton towarów (-8,4% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 14,6 mld tkm (+14,6% r/r)¹⁰². W tym czasie spadek przetransportowanych wolumenów r/r odnotowały wszystkie (za wyjątkiem wodnego śródlądowego) gałęzie transportu, podczas gdy w ujęciu pracy przewozowej jej wzrost zaobserwowano wyłącznie dla transportu drogowego oraz rurociągowego¹⁰³. Wzrost pracy przewozowej r/r rynku ogółem przy jednoczesnym silnym spadku przewiezionej masy wynikał z zauważalnego wydłużenia średniej odległości dla wszystkich – za wyjątkiem wodnego śródlądowego gałęzi transportu. W I kwartale 2020 r. średnia odległość przewozu ładunków w Czechach wzrosła aż o 25,1% r/r i wyniosła 134 km, w tym transport drogowy odnotował jej wydłużenie aż o 39,3% r/r do poziomu 121 km¹⁰⁴. Pomimo silnego wzrostu r/r, średnia odległość przewozu transportu drogowego pozostaje w dalszym ciągu wyraźnie krótsza niż dla pozostałych gałęzi transportu, w tym kolei¹⁰⁵.

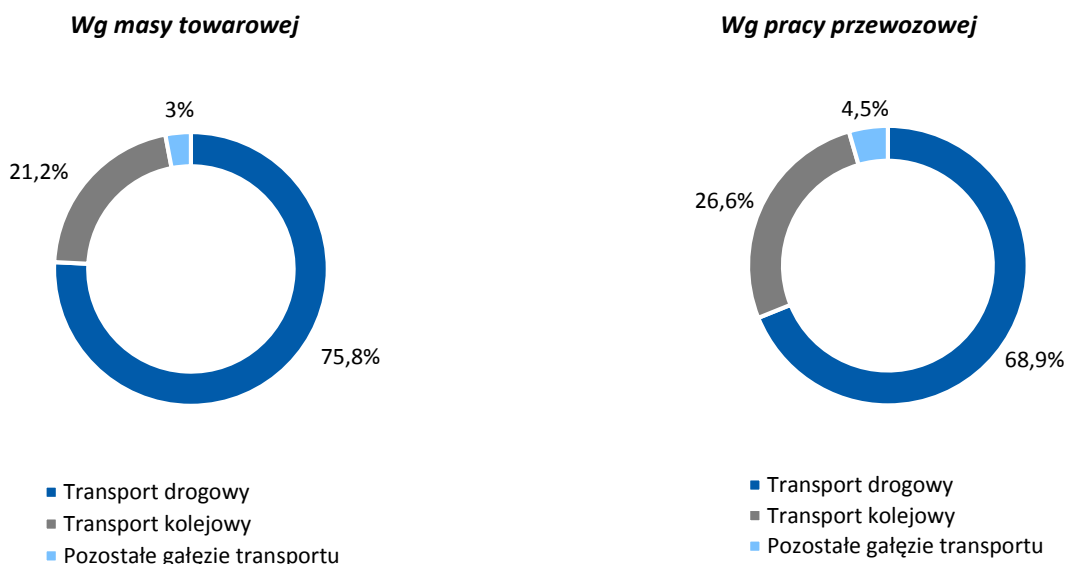
Tabela 11 Rynek transportu towaru w Czechach w I kwartale 2020 r.

	Masa towarowa			Praca przewozowa			Średnia odległość		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Wolumen (mld tkm)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Dystans (km)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Rynek ogółem	109,5	-10,0	-8,4%	14,6	1,9	14,6%	133,6	26,8	25,1%
Transport drogowy	83,1	-7,2	-8,0%	10,1	2,2	28,2%	121,4	34,3	39,3%
Transport kolejowy	23,2	-2,2	-8,6%	3,9	-0,4	-8,5%	168,0	0,1	0,1%
Pozostałe gałęzie transportu	3,3	-0,7	-17,0%	0,7	0,01	1,1 %	199,9	35,7	21,8%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

W I kwartale 2020 r. transport kolejowy w Czechach odnotował spadek r/r zarówno wolumenu przewiezionej masy, jak i wykonanej pracy przewozowej - do poziomu odpowiednio 23,2 mln ton (-8,6% r/r) oraz 3,9 mld tkm (-8,5% r/r)¹⁰⁶. Zestawiając powyższe wartości z wynikami przewozowymi całej gałęzi transportu w Czechach, przełożyło się to na spadek udziałów kolei w ujęciu masy towarowej (-0,04 p.p. r/r) i pracy przewozowej (-6,7 p.p. r/r)¹⁰⁷.

Rysunek 12 Udziały gałęzi transportu w czeskim rynku przewozów towarowych w I kwartale 2020 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

¹⁰² Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, dane za II kwartał 2020 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2020 r.

¹⁰³ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

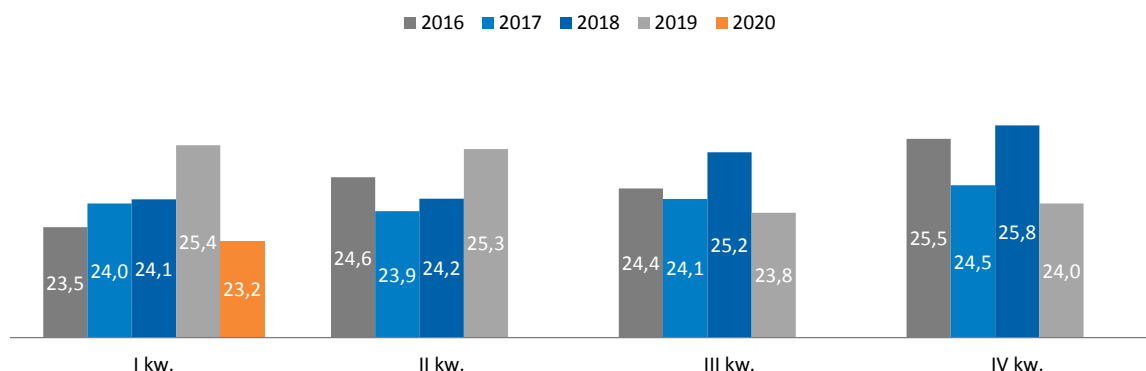
¹⁰⁴ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

¹⁰⁵ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

¹⁰⁶ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

¹⁰⁷ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

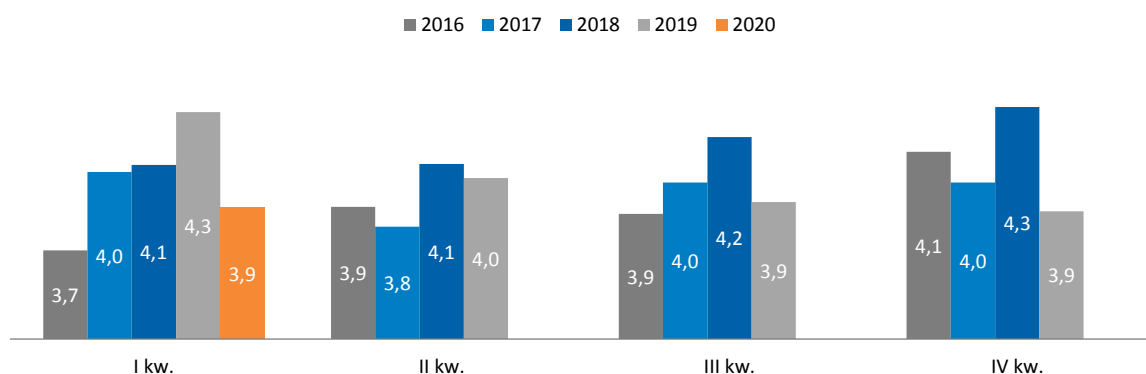
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Republice Czeskiej według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mln ton)



*dane za II kw. 2020 r. dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mld tkm)



*dane za II kw. 2020 r. dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

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

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury (SŽDC) w I połowie 2020 r. na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działało 115 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym dwie spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s.¹⁰⁸

W I połowie 2020 r. spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 4,1 mln ton ładunków (-15,1% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,6 mld tkm (-4,5% r/r).¹⁰⁹ Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zwiększyła się w tym okresie do 133 km (+12,5% r/r), tym samym zbliżając się do średniej dla całego rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach.¹¹⁰ Dynamiczny wzrost średniej odległości w I połowie 2020 r. był m.in. rezultatem zwiększenia relatywnego znaczenia w całkowitym wolumenie transportowanych przez spółkę PKP CARGO International takich grup towarowych jak paliwa ciekłe, drewno i wyroby z drewna czy ładunki intermodalne charakteryzujących się przeciętnie wyższą odległością przewozu niż średnia ogółem.¹¹¹

¹⁰⁸ SŽDC

¹⁰⁹ statystyka własna PKP CARGO International

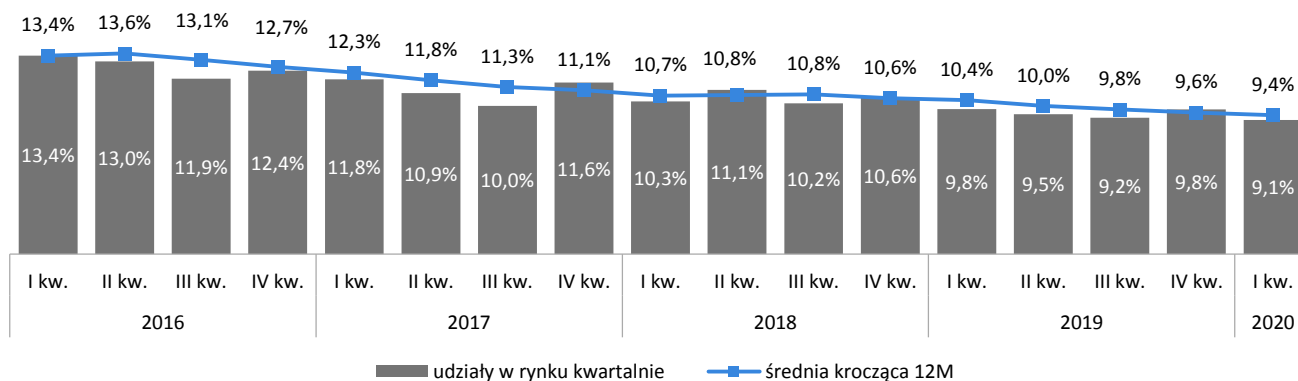
¹¹⁰ statystyka własna PKP CARGO International

¹¹¹ statystyka własna PKP CARGO International

Zgodnie z danymi SŽDC, pomimo spadku wykonanej pracy przewozowej r/r w I połowie 2020 r. pozycja konkurencyjna spółki PKP CARGO International na czeskim rynku poprawiła się. W tym okresie jej udział rynkowy w ujęciu pracy przewozowej zwiększył się o 0,5 p.p. r/r do poziomu 7,7%.¹¹² W rezultacie, spółka ugruntowała swoją pozycję jako trzeciego największego przewoźnika na rynku czeskim.¹¹³

Pandemia COVID-19 oraz związana z nią recesja gospodarcza w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym miały silny negatywny wpływ na wyniki przewozowe PKP CARGO International a.s. w I połowie 2020 r. W tym okresie spółka wykazała spadek przewozów r/r m.in. dla takich grup towarowych jak węgiel kamienny (-30,3% r/r do 1,4 mln ton), chemikaliów i wyrobów chemicznych (-29,0% r/r do 0,2 mln ton) czy też koksu i węgla brunatnego (-13,9% r/r do 0,7 mln ton).¹¹⁴ Oprócz czynników ekonomicznych odzwierciedlających wpływ pandemii (m.in. spadku zużycia energii czy załamania popytu na wyroby sektora hutniczego), zmniejszenie przewozów dla niektórych grup towarowych było jednocześnie efektem podejmowanych przez spółkę inicjatyw mających na celu zmianę struktury produktowej przewozów (a w rezultacie podniesienia rentowności i efektywności). W I połowie 2020 r. spółka PKP CARGO International odnotowała natomiast wzrost przewozów r/r m.in. w przypadku paliw ciekłych (+82,0% do 0,5 mln ton) czy ładunków intermodalnych (+2,1% r/r do 0,7 mln ton).¹¹⁵

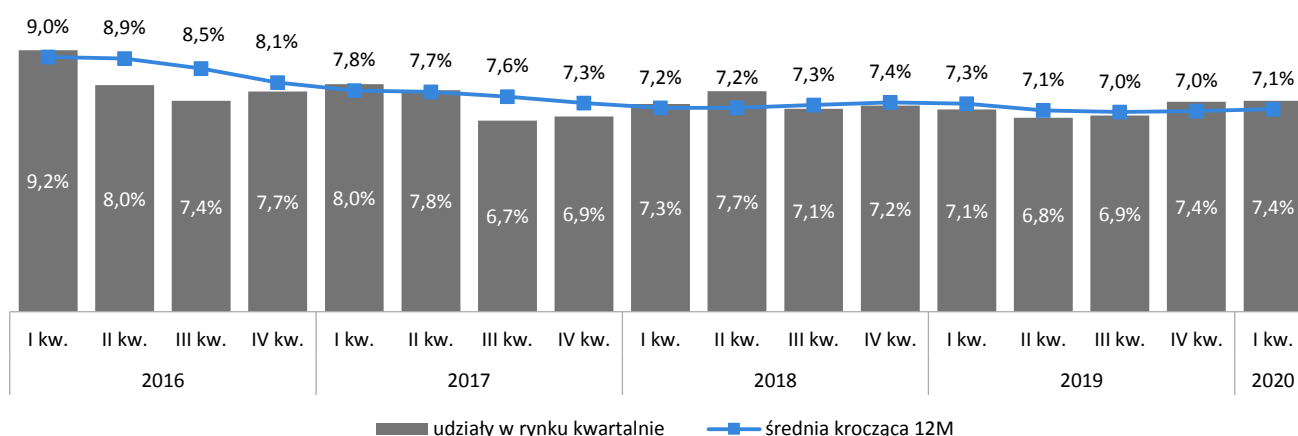
Rysunek 15 Udziały rynkowe PKP International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2020*



* dane za II kw. 2020 r. dostępne będą na przełomie II i IV kw. 2020 r.

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

Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2020*



* dane za II kw. 2020 r. dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2020 r.

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

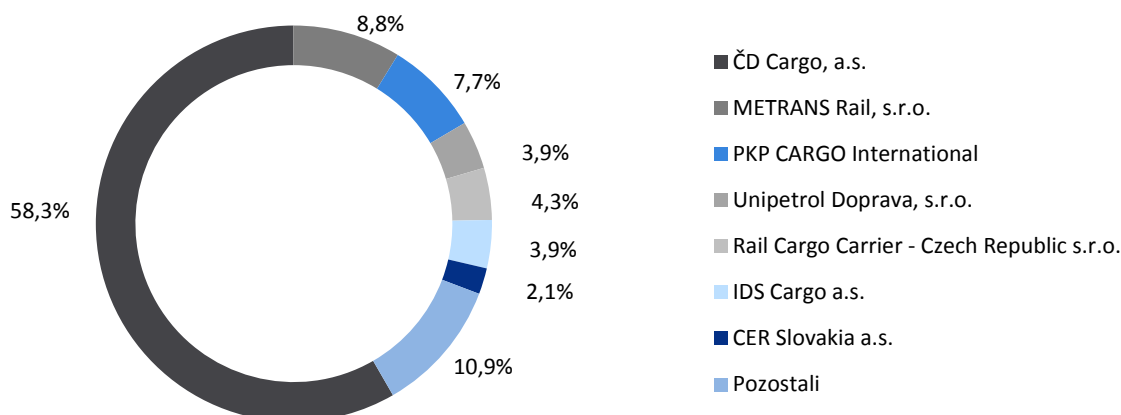
¹¹² SŽDC

¹¹³ SŽDC

¹¹⁴ statystyka własna PKP CARGO International

¹¹⁵ statystyka własna PKP CARGO International

Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I połowie 2020 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W I połowie 2020 r. pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych utrzymała spółka ČD Cargo a.s., choć równocześnie jej udział rynkowy pozostawał w trendzie spadkowym r/r i wyniósł w tym okresie 58,3% (-2,5 p.p. r/r).¹¹⁶ Niższe niż w analogicznym okresie 2019 r. były również udziały rynkowe takich spółek jak Unipetrol Doprava (-0,1 p.p. r/r do poziomu 3,9%, operator koncentruje działalność w segmencie przewozów paliw), IDS Cargo (-0,03 p.p. r/r do 3,9%) oraz SD - Kolejová doprava. Jednocześnie w największym stopniu zwiększył się r/r udział rynkowy spółek Rail Cargo Carrier - Czech Republic (+0,8 p.p. r/r do 4,3%) oraz Metrans Rail (+0,6 p.p. r/r do 8,8%), tj. podmiotów opierających model biznesowy na oferowaniu kompleksowej obsługi logistycznej w transporcie kontenerów w obszarze Trójmorza. Równocześnie druga z powyższych spółek wzmocniła tym samym swoją pozycję jako wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach.¹¹⁷ W I półroczu 2020 r. zauważalny wzrost udziału rynkowego r/r odnotowała również spółka PKP CARGO International (+0,5 p.p. r/r do 7,7%).¹¹⁸

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim w I połowie 2020 r. nie obejmuje natomiast spółki PKP CARGO S.A. Jest to prawdopodobnie rezultat znacznego spadku transportowanego przez spółkę wolumenu ładunków w stosunku do analogicznego okresu 2019 r. W I połowie 2020 r. zmniejszyły się r/r przewozy rud realizowane przez spółkę PKP CARGO S.A. na terytorium Czech (z uwagi na spadek zapotrzebowania klienta oraz utratę części przewozów na rzecz konkurencji), drewna w eksporcie na Słowację i do Rumunii oraz metali w imporcie z Węgier do Polski. Jednocześnie w ujęciu rok do roku wzrosły z uwagi na przejęcie kontraktów od konkurencji m.in. przewozy węgla kamiennego z polskich portów do Czech oraz koksu w odwrotnym kierunku.¹¹⁹



¹¹⁶ SŽDC

¹¹⁷ SŽDC

¹¹⁸ SŽDC

¹¹⁹ statystyka własna PKP CARGO S.A.

4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za I półrocze 2019 r. i I półrocze 2020 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International. Przewozy w Grupie wykonuje 6 spółek, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGO International a.s., PKP CARGO International HU Zrt., PKP CARGO International SK a.s. oraz Primol Rail d o.o.

W 2019 r. spółka Primol Rail d o.o. (80% jej udziałów posiada PKP CARGO International a.s.) otrzymała certyfikat B, co oznacza, że może samodzielnie realizować przewozy na terenie Słowenii.

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

Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2020 r. i 2019 r.¹²⁰

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	Zmiana		6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	II kw. 2020	II kw. 2019	Zmiana	
	<i>(mln tkm)</i>		6 miesięcy 2020/ 6 miesięcy 2019	%	<i>udział w całości (%)</i>		<i>(mln tkm)</i>		II kw. 2020/ II kw. 2019	%
Paliwa stałe ¹	4 125	5 064	-939	-18,5%	37%	37%	1 695	2 350	-655	-27,9%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	3 398	4 289	-890	-20,8%	31%	31%	1 436	1 947	-511	-26,3%
Kruszywa i materiały budowlane ²	1 998	2 710	-711	-26,2%	18%	20%	1 114	1 354	-240	-17,7%
Metale i rudy ³	969	1 638	-669	-40,8%	9%	12%	508	762	-254	-33,4%
Produkty chemiczne ⁴	901	1 075	-174	-16,2%	8%	8%	431	549	-118	-21,6%
Paliwa płynne ⁵	417	484	-67	-13,9%	4%	4%	161	239	-78	-32,6%
Drewno i płody rolne ⁶	511	536	-26	-4,8%	5%	4%	244	254	-10	-3,8%
Przewozy intermodalne	1 926	1 931	-5	-0,3%	17%	14%	1 045	944	101	10,7%
Pozostałe ⁷	286	291	-5	-1,8%	3%	2%	130	159	-29	-18,4%
Razem	11 132	13 728	-2 596	-18,9%	100%	100%	5 327	6 610	-1 283	-19,4%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2020 r. i 2019 r.¹²¹

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	Zmiana		6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	II kw. 2020	II kw. 2019	Zmiana	
	<i>(mln ton)</i>		6 miesięcy 2020/ 6 miesięcy 2019	%	<i>udział w całości (%)</i>		<i>(mln ton)</i>		II kw. 2020/ II kw. 2019	%
Paliwa stałe ¹	22,0	26,8	-4,8	-17,9%	50%	49%	9,8	12,6	-2,9	-22,6%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	19,7	24,1	-4,5	-18,5%	45%	44%	8,9	11,3	-2,4	-21,1%
Kruszywa i materiały budowlane ²	8,1	10,3	-2,1	-20,7%	19%	19%	4,6	5,3	-0,7	-12,6%
Metale i rudy ³	3,2	5,4	-2,2	-41,0%	7%	10%	1,5	2,5	-1,0	-39,4%
Produkty chemiczne ⁴	2,7	3,3	-0,6	-19,2%	6%	6%	1,2	1,6	-0,4	-25,3%
Paliwa płynne ⁵	1,2	1,7	-0,5	-27,0%	3%	3%	0,5	0,8	-0,3	-40,8%
Drewno i płody rolne ⁶	1,4	1,9	-0,5	-27,8%	3%	4%	0,6	0,9	-0,3	-34,4%
Przewozy intermodalne	4,3	4,7	-0,3	-7,1%	10%	8%	2,3	2,3	0,0	0,7%
Pozostałe ⁷	0,9	1,1	-0,2	-18,4%	2%	2%	0,4	0,6	-0,2	-28,5%
Razem	43,9	55,2	-11,3	-20,5%	100%	100%	20,9	26,6	-5,7	-21,5%

Źródło: Opracowanie własne

¹²⁰ W niniejszym dokumencie, dla łatwiejszego odbioru, zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

¹²¹ W niniejszym dokumencie, dla łatwiejszego odbioru, zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

W I półroczu 2020 r. Grupa PKP CARGO realizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 254 km (+2,0% r/r).

Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO w I półroczu oraz II kwartale 2020 r. i 2019 r.¹²²

Wyszczególnienie	6 miesięcy	6 miesięcy	Zmiana		II kw. 2020	II kw. 2019	Zmiana	
	2020	2019	6 miesięcy 2020/ 6 miesięcy 2019	%			II kw. 2020/ II kw. 2019	%
	(km)				(km)			
Paliwa stałe ¹	188	189	-1	-0,8%	173	186	-13	-6,9%
z czego węgiel kamienny	173	178	-5	-2,8%	161	172	-11	-6,5%
Kruszywa i materiały budowlane ²	246	264	-18	-7,0%	242	257	-15	-5,9%
Metale i rudy ³	307	305	1	0,3%	336	306	31	10,0%
Produkty chemiczne ⁴	334	321	12	3,7%	353	336	17	5,0%
Paliwa płynne ⁵	335	284	51	18,0%	336	296	41	13,8%
Drewno i płody rolne ⁶	366	277	89	32,0%	401	274	127	46,5%
Przewozy intermodalne	443	413	30	7,4%	461	419	41	9,9%
Pozostałe ⁷	314	261	53	20,4%	314	275	39	14,2%
Razem	254	249	5	2,0%	255	249	6	2,6%

Źródło: Opracowanie własne

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

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

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

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

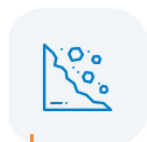
⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w I półroczu 2020 r.:



PALIWA STAŁE

- mniejsza r/r sprzedaż węgla kamiennego;
- brak odbioru przez energetykę zakontraktowanego węgla – wzrost zapasów węgla na składach kopalnianych;
- spadek produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym (znaczące pogłębienie w II kwartale 2020 r. z uwagi na pandemię);
- wzrost znaczenia energetyki gazowej, paliw odnawialnych i elektrowni wiatrowych;
- rosnący udział importu energii elektrycznej;
- spadek sprzedaży węgla grubego (wyższej grubości i kaloryczności) dla odbiorców indywidualnych i ciepłowni;
- spadek importu węgla przez porty morskie;
- remont elektrowni oraz opóźnienia w uruchomieniu nowych bloków węglowych;
- przejęcie części przewozów przez konkurencyjnych przewoźników;
- oddziaływanie uchwał antysmogowych na rynek sprzedaży paliw stałych;
- spadek przewozów koksu (wstrzymanie bądź ograniczenie pracy hut i koksowni w Polsce i Europie);
- mniejsza produkcja węgla w OKD, ograniczone zapotrzebowanie na koks (Grupa PKP CARGO International).



KRUSZYWA I
MATERIAŁY
BUDOWLANE

- mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowane: zakończeniem inwestycji realizowanych w 2019 r., mniejszą skalą realizowanych obecnie inwestycji, wzrostem cen materiałów budowlanych i robocizny;
- pogorszenie płynności firm budowlanych oraz obniżenie rentowności inwestycji;
- opóźnienia w realizacji inwestycji drogowych wynikające z sytuacji epidemicznej w Polsce (ograniczenia w wydobyciu kamienia, problemy firm rozładunkowych na punktach ładunkowych, braki kadrowe, zmiany w organizacji budów);
- ograniczenie dostaw kamienia wapiennego do niemieckich elektrowni spowodowane dużą podażą energii wiatrowej oraz wyłączeniem dwóch bloków energetycznych;
- wysoka konkurencja wskutek rozbudowy potencjału przewozowego ze strony innych przewoźników operujących wcześniej na niewielu relacjach;

¹²² W niniejszym dokumencie, dla łatwiejszego odbioru, zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

- mniejsza odległość przewozu wynikająca ze zmiany struktury przewozów kruszyw (wzrost udziału przewozów na krótsze odległości).


**METALE
I RUDY**

- spadek produkcji stali w Polsce - malejący popyt na stal, utrzymanie się wysokich cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla oraz kosztów energii;
- ograniczanie przewozów rudy żelaza z Ukrainy do Krakowa w związku z decyzją kluczowego klienta o ograniczeniu produkcji stali w Polsce, jak i UE (wielki piec w Krakowie wygaszony 23 listopada 2019 r., a w marcu 2020 r. odłożenie w czasie decyzji o ponownym uruchomieniu z powodu COVID-19);
- czasowe ograniczenie pracy hut w Dąbrowie Górniczej oraz w Ostrawie;
- niższe przewozy żużlu z hut ze względu na trudności w jego pozyskaniu;
- spadek przewozów metali – mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na gotowe wyroby, wysokie zapasy złomu;
- przejmowanie dostaw złomu przez transport drogowy – wysoka konkurencja cenowa;
- zamknięcie hut w Europie, wstrzymanie dostaw złomu, ograniczenie produkcji z uwagi na spadek zamówień na wyroby z metali i posiadane zapasy złomu oraz braki kadrowe związane z COVID-19;
- ograniczone zamówienia związane z przestojami produkcyjnymi fabryk samochodów.


**PRZEWOZY
INTERMODALNE**

- tendencja spadkowa w przewozach w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku (brak nadania pociągów ze względu na pandemię) – od maja 2020 r. stopniowy powrót wielkości przewozów do stanu sprzed pandemii;
- zmniejszenie przewozów metali w kontenerach związane z trudną sytuacją na rynku stalowym (spadek konkurencyjności i oczekiwanie na obniżenie cen metali);
- zmniejszenie przewozów zrębki drzewnej opałowej (pełne place składowe, mniejsze zapotrzebowanie ze względu na łagodne warunki atmosferyczne zimą);
- w wyniku epidemii spadek eksportu i importu pomiędzy portami morskimi a terminalami w głębi kraju (przewozy drewna, półproduktów do produkcji mebli, sprzętu AGD);
- dywersyfikacja przewozów przez klientów – zlecenie części przewozów konkurencji m.in. przewoźnikom z własnej grupy kapitałowej;
- wzrost przewozów PKP CARGO International a.s. – realizacja nowych przewozów z/do terminalu w Paskovie.


**PRODUKTY
CHEMICZNE**

- spadek przewozów węglowodorów w imporcie ze wschodu spowodowany spadkiem popytu, m.in. ze względu na epidemię koronawirusa;
- zmniejszony eksport siarki (ceny poniżej poziomu opłacalności sprzedaży siarki);
- przewozy części wolumenu realizowane z przewoźnikiem należącym do grupy kapitałowej klienta (zwolnione zasoby przewoźnika ze względu na spadek przewozów paliw);
- wzrost przewozów innych art. chemicznych w tranzycie ze Wschodu na Węgry.


**PALIWA
PŁYNNE**

- niższe zlecenia przewozowe związane ze znacznym ograniczeniem importu paliw, z uwagi na pokrycie zapotrzebowania produkcją krajową;
- spadek przewozów i zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta Grupy PKP CARGO - zmiany wynikające z bieżącej sytuacji popytowo-podażowej oraz realizacji przewozów klienta przez przewoźnika z jego grupy kapitałowej;
- realizacja przewozów w eksporcie paliw do Czech;
- wzrost przewozów realizowanych przez PKP CARGO International a.s. ze Słowacji do Polski i Niemiec oraz na terytorium Czech;
- wzrost średniej odległości przewozów paliw związany ze zmianą strukturą relacji przewozowych.


**DREWNO I
PŁODY ROLNE**

- brak eksportu drewna do Czech, Rumunii i na Węgry (klienci zaopatrują się w drewno w Czechach pochodzące z wycinki w lasach zagrożonych kornikiem);
- zamknięcie fabryk mebli ze względu na panującą pandemię (COVID-19);
- wstrzymanie dostaw biomasy w imporcie morskim i zastąpienie jej krajową zrębką leśną;
- wstrzymanie eksportu drewna do Chin ze względu na COVID-19;
- brak importu cukru trzcinowego przez porty morskie (ze względu na remont nabrzeża i linii kolejowej klient zlecił przewozy transportem samochodowym);
- spadek importu drewna i płyty z Białorusi (ograniczenie produkcji ze względu na COVID-19);

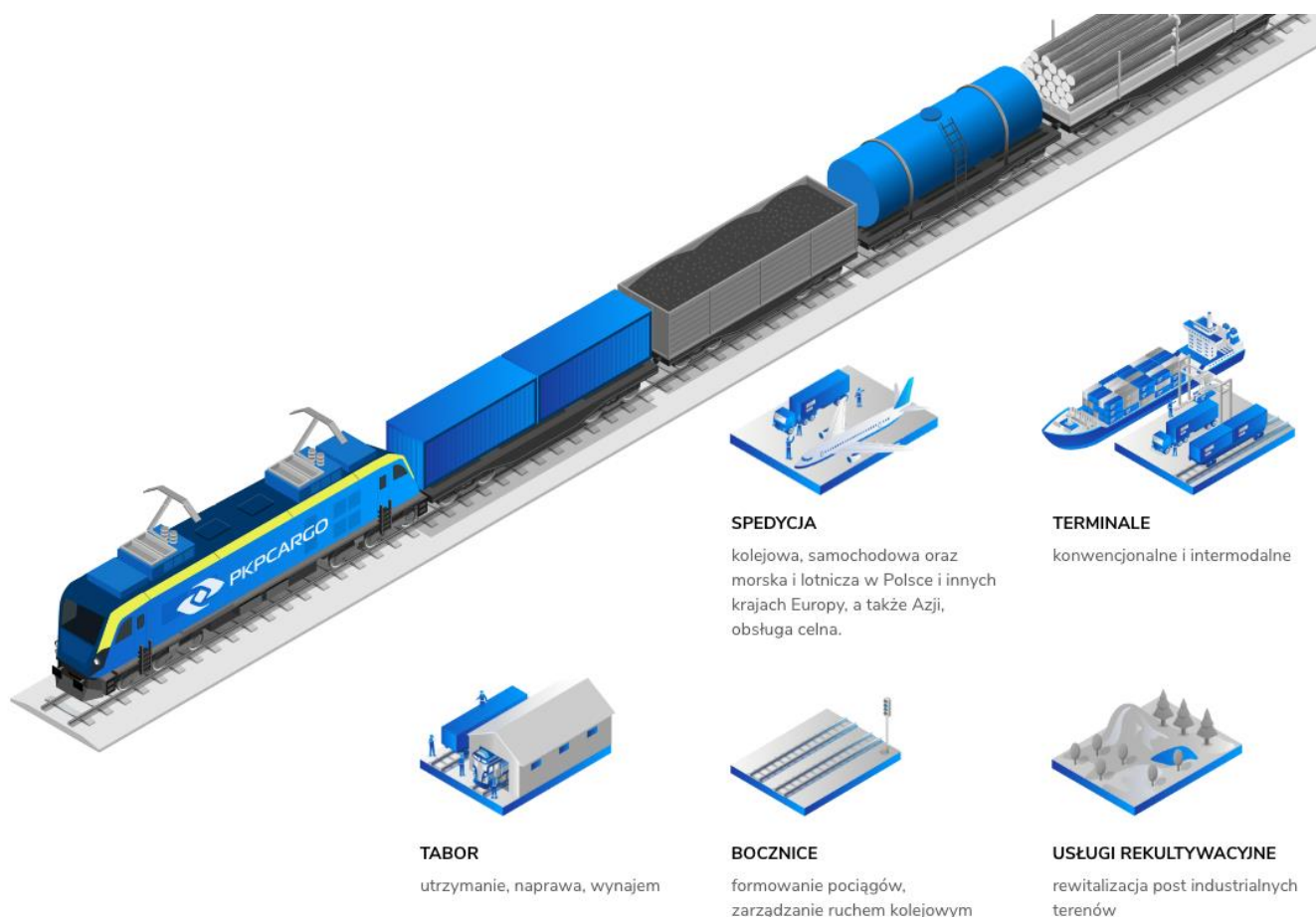
- wzrost średniej odległości wynikający ze zmiany struktury relacji przewozowych (zastąpienie importu morskiego importem lądowym) i pozyskania przewozów śruty rzepakowej.



- spadek przewozów siarczków, gliny i soli z Ukrainy (ze względu na COVID-19 mniejsze zapotrzebowanie na surowiec);
- spadek przewozów samochodów z powodu zawieszenia produkcji w branży automotive z powodu epidemii COVID-19;
- wzrost przewozów popiołów w komunikacji krajowej;
- spadek przewozów wojskowych (ograniczenia transportów na poligon związane z COVID-19);
- wzrost średniej odległości przewozów pozostałych towarów związanej ze zmianą struktury relacji przewozowych.

4.3 Pozostałe usługi

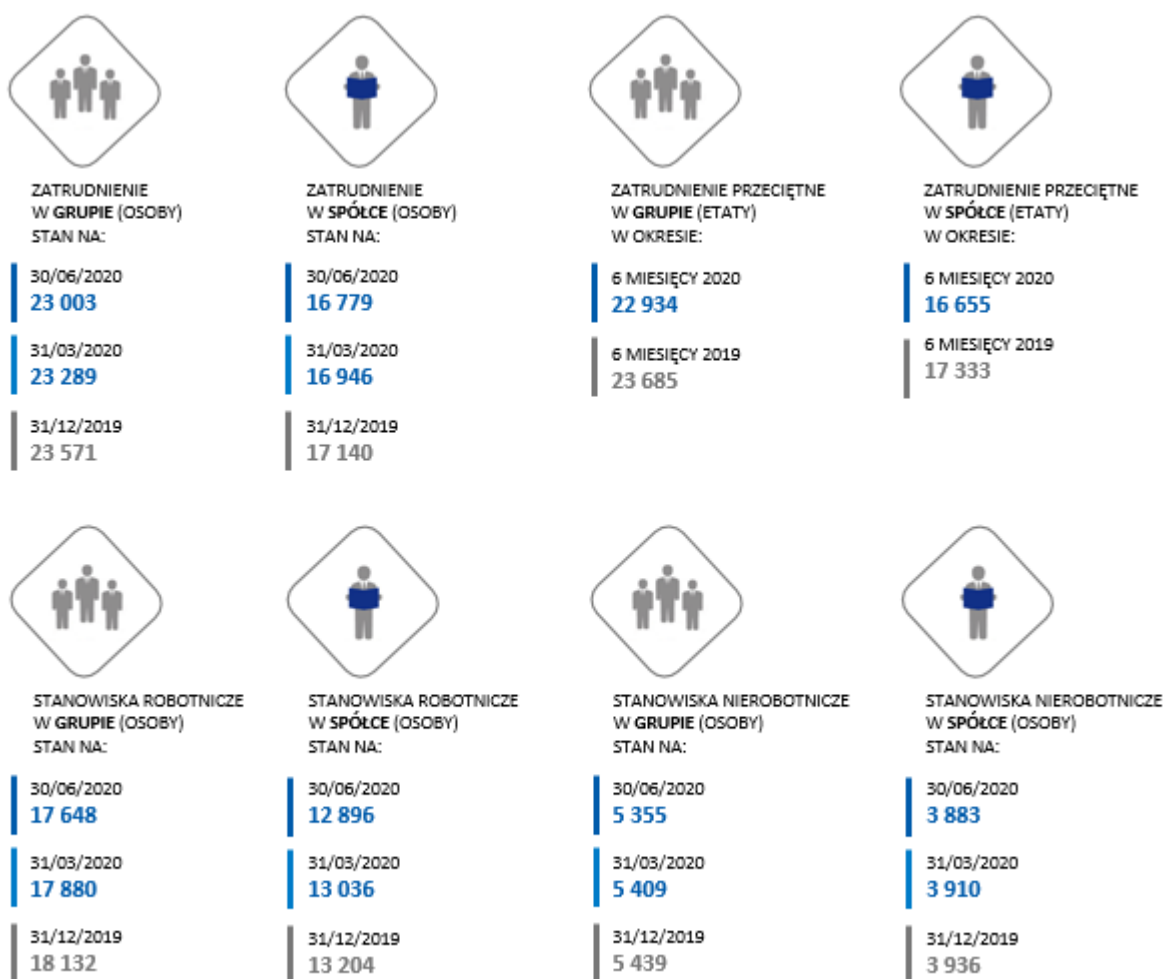
Grupa nie wyróżnia segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiada jeden główny produkt, któremu przypisane są wszystkie istotne usługi świadczone przez Grupę. Grupa prowadzi działalność w ramach jednego głównego segmentu - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Zarząd Jednostki dominującej analizuje dane finansowe w układzie w jakim zostały zaprezentowane w Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy. W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi związane z remontami taboru, utrzymaniu infrastruktury oraz usługi rekultywacyjne, jednakże nie są one istotne z punktu widzenia działalności Grupy i nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne.



4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 6 miesięcy 2020 r. oraz 2019 r.

Rysunek 18 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w I półroczu i II kwartale 2020 oraz 2019 r.



Od początku 2020 r. w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 568 osób, w tym w samej spółce PKP CARGO S.A. o 361 osób.

4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w I półroczu 2020 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 418,4 mln zł, tj. mniej o 30,6% w stosunku do analogicznego okresu 2019 r. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3) jak również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie dotyczące najmu nieruchomości) wynikające z wejścia w życie MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w I półroczu 2020 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru, modernizację lokomotyw i wagonów oraz zakup lokomotyw - łącznie 341,3 mln zł (tj. 81,6% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 5,6 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 12,7 mln zł, na zakupy pozostałych maszyn, urządzeń oraz pozostałego wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 10,2 mln zł oraz prawa do użytkowania aktywów na poziomie 48,6 mln zł, w tym w obszarze nieruchomości na poziomie 26,2 mln zł, w obszarze taboru na poziomie 20,5 mln zł oraz w pozostałych obszarach na poziomie 1,9 mln zł.

Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w I półroczu 2020 r. w porównaniu do I półrocza 2019 r. na rzeczowe aktywa trwałe, wartości niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	Zmiana r/r	Zmiana r/r w %
Budownictwo inwestycyjne	12,7	9,1	3,6	39,6%
Zakup lokomotyw	33,0	0,0	33,0	-
Modernizacja lokomotyw	93,1	169,1	-76,0	-44,9%
Zakup wagonów	37,8	47,4	-9,6	-20,3%
Modernizacja wagonów	1,7	0,0	1,7	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	8,0	7,2	0,8	11,1%
Teleinformatyzacja	5,6	4,4	1,2	27,3%
Pozostałe	2,2	2,3	-0,1	-4,3%
Komponenty w remontach, w tym:	175,7	312,5	-136,8	-43,8%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	55,8	84,2	-28,4	-33,7%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	119,9	228,3	-108,4	-47,5%
Prawa do użytkowania aktywów	48,6	51,1	-2,5	-4,9%
Razem	418,4	603,1	-184,7	-30,6%

Źródło: Opracowanie własne

4.6 Istotne informacje i zdarzenia

styczeń

- Podpisanie umowy z Eneą Wytwarzanie sp. z o.o. na transport 1,5 mln ton węgla kamiennego ze Śląska do elektrowni w Koźenicach. Kontrakt będzie realizowany od stycznia 2020 roku do marca 2021 roku. Jego szacowana wartość przekracza 42 mln zł brutto.
- Transgraniczne połączenie spółki AWT Rekultivace a.s. z siedzibą w Havířov jako spółki przejmującej (PKP INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udziałów) ze spółką AWT Rekultivace PL sp. z o.o. z siedzibą w Cieszynie.
- AWT Rekultivace uzyskała zamówienie na budowę systemu kanalizacyjnego w Olzie. Wartość całego zamówienia wynosi 15,5 mln zł, a umowa została podpisana na 24 miesiące.
- Rejestracja podwyższenia kapitału zakładowego spółki Centralny Terminal Multimedialny do kwoty 1,5 mln zł, jednocześnie nastąpiła zmiana struktury kapitałowej spółki i rozłożenia głosów na Zgromadzeniu Wspólników: PKP CARGO S.A. 99,83%, PKP S.A. 0,17%.

luty

- Zmiana nazwy spółki AWT RAIL HU Zrt. na PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.
- Zgoda Rady Nadzorczej na zaciągnięcie zobowiązania poprzez przyjęcie oferty i zawarcie umowy na sprzedaż energii elektrycznej i świadczenie usług dystrybucji pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Energetyka S.A. Umowa została zawarta na okres od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. Przewidywana wartość umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 902,5 mln zł netto (1,1 mld zł brutto).

marzec

- Złożenie rezygnacji z dniem 23 marca 2020 r. przez Pana Grzegorza Fingasa - Członka Zarządu ds. Handlowych. W związku z rezygnacją Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę dotyczącą wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. W dniu 23 marca 2020 roku Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę w sprawie czasowego powierzenia Prezesowi Zarządu PKP CARGO S.A. nadzoru nad sprawami oraz nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. do czasu powołania nowego Członka Zarządu ds. Handlowych.
- W dniu 23 marca 2020 roku, Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę w sprawie pokrycia straty wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2019 roku sporządzonym zgodnie z MSSF UE w kwocie 8.342.986,75 zł i postanowił wystąpić do Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z wnioskiem o podjęcie uchwały o pokryciu tej straty z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych. Rada Nadzorcza pozytywnie zaopiniowała przedłożony przez Zarząd wniosek.
- W dniu 25 marca 2020 r. Rada Nadzorcza Spółki wyraziła zgodę na zaciągnięcie zobowiązania poprzez zawarcie z EBI umowy kredytowej, na podstawie której udostępniony zostanie Spółce kredyt inwestycyjny do maksymalnej wysokości 200 mln EUR, przeznaczony na finansowanie i/lub refinansowanie planu inwestycyjnego.

kwiecień

- PKP CARGO i LG CARGO (spółka zależna Kolei Litewskich – Lietuvos Geležinkeliai) podpisały list intencyjny w sprawie ewentualnego powołania spółki joint venture obsługującej kolejowe połączenia intermodalne między Polską a Litwą. Jednocześnie list ten stanowi jedynie wyraz intencji obu spółek podjęcia ze sobą współpracy i nie tworzy żadnych zobowiązań.
- PKP CARGO CONNECT uzyskało możliwość transportu żywności koleją z Polski do Chin tranzytem przez Rosję. Transporty będą organizowane tak, aby zachować rosyjskie restrykcje dotyczące embarga na import żywności z Polski i innych państw unijnych.
- PKP CARGO CONNECT uruchamia regularne pociągi operatorskie pod marką Connect Operator. Na początku na trzech trasach: Gdańsk – Warszawa Praga, Gdańsk – Poznań Franowo i Gdańsk – Gliwice B Kontenerowa, ale sieć takich połączeń będzie systematycznie rozbudowywana.

maj

- W dniu 7 maja 2020 r. Spółka podpisała ramowe porozumienie pomiędzy PKP CARGO a Organizacjami Związkowymi działającymi w Spółce. Strony porozumiały się w zakresie wyrażenia zgody na obniżenie wymiaru czasu pracy pracowników PKP CARGO o 10%, nie więcej niż do 0,5 etatu. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy będzie przysługiwało wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie będzie mogło być ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalane na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.
- W dniu 7 maja 2020 roku PKP CARGO S.A. zawarła umowę z EBI na udostępnienie kredytu inwestycyjnego do maksymalnej wysokości 200 mln EUR.
- W dniu 14 maja 2020 r. Zarząd PKP CARGO poinformował o zawarciu odrębnych porozumień pomiędzy Pracodawcami (Centrala Spółki i 7 Zakładów Spółki) i reprezentatywnymi organizacjami związkowymi. Umożliwi to Spółce ubieganie się o wsparcie z FGŚP.
- Tymczasowe zamknięcie z powodu epidemii koronawirusa dwóch kopalń należących do PGG, tj. Murcki – Staszic i Jankowice.
- W dniu 25 maja 2020 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę w sprawie zakończenia postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych bez rozstrzygnięcia, a następnie uchwałę w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.

czerwiec

- W PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. zawarto w dniu 9 czerwca 2020 r. porozumienie - w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 5%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia.
- W dniu 13 czerwca 2020 r. uprawomocniło się względem spółki P.P.H.U. UKPOL Sp. z o.o. (w której PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiada 100% udział w kapitale zakładowym) postanowienie sądu o rozwiązaniu spółki bez przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego, wobec czego spółka ta z dniem 13 czerwca 2020 r. zakończyła swój byt prawny i przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO.
- Ze skutkiem na dzień 24 czerwca 2020 r. zostało zarejestrowane w rejestrze biznesowym Republiki Słowacji nowe brzmienie nazwy spółki AWT Rail SK a.s. z siedzibą w Bratysławie (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym). Od dnia 24 czerwca 2020 r. Spółka ta funkcjonuje pod firmą: PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.
- W dniu 29 czerwca 2020 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło m.in.: uchwałę w sprawie pokrycia straty wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych, uchwałę w sprawie przyjęcia „Polityki Wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.” oraz uchwały w sprawie zmiany Statutu PKP CARGO S.A.
- W Małaszewiczach zostały podpisane umowy na modernizację i rozbudowę terminalu intermodalnego wraz z zakupem wyposażenia. Planowany koszt całkowity projektu to ponad 30,6 mln zł netto. Zadanie to otrzymało unijne dofinansowanie w wysokości ponad 12,8 mln zł w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych.
- Otrzymanie przez PKP CARGO S.A. z Wojewódzkiego Urzędu Pracy (“WUP”) w Warszawie w dniu 26 czerwca 2020 r. pierwszej transzy dofinansowania wynagrodzeń pracowników ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych (“FGŚP”), w wysokości 34,14 mln zł.

lipiec

- W PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. zawarto w dniu 2 lipca 2020 r. porozumienie - w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 10%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia. Otrzymanie przez PKP CARGO S.A. drugiej transzy dofinansowania wynagrodzeń pracowników ze środków FGŚP, w wysokości 34,14 mln zł. Przekazanie przez WUP w Warszawie podpisanej umowy o wypłatę świadczeń na rzecz ochrony miejsc pracy ze środków FGŚP na dofinansowanie wynagrodzenia pracowników objętych przestoje ekonomicznym albo obniżonym wymiarem czasu pracy, w następstwie wystąpienia COVID-19.
- W dniu 15 lipca 2020 r. Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od PKP S.A. – akcjonariusza Spółki, oświadczenie o powołaniu do składu Rady Nadzorczej z dniem 16 lipca 2020 r. Pani Izabeli Marii Wojtyczka.
- W dniu 24 lipca 2020 r. Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od PKP S.A., oświadczenie o odwołaniu ze składu Rady Nadzorczej z dniem 24 lipca 2020 r. Pani Małgorzaty Kryszkiewicz.
- Wygranie przez PKP CARGO S.A. przetargu na przewozy dla Grupy ENEA. W okresie 15 miesięcy Spółka dostarczy około 6 mln ton węgla kamiennego, a szacowana wartość zawieranych umów wynosi ok. 72 mln zł brutto. Przewozy realizowane będą z LW Bogdanka do Enea Wytwarzanie w Świerżach Górnych.

4.7 Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk



Ryzyka związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym

Ryzyko wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych

Polska i Czechy zaliczają się do istotnych podmiotów europejskiej i globalnej wymiany handlowej, a także pozostają silnie zintegrowane w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw.¹²³ W konsekwencji, poza czynnikami krajowymi również koniunktura panująca w otoczeniu makroekonomicznym (zwłaszcza w strefie euro i pozostałych krajach UE, z którymi więzi gospodarcze są najsilniejsze) wpływa w sposób znaczący i bezpośredni na sytuację gospodarczą w Polsce i Czechach, a tym samym też na wyniki operacyjne spółek z Grupy PKP CARGO.

W I połowie 2020 r. koniunktura w światowej gospodarce załamała się, do czego przyczyniły się głównie pandemia COVID-19 i wprowadzone w celu jej przeciwdziałania obostrzenia aktywności ekonomicznej i społecznej. Na koniec czerwca 2020 r. globalna sytuacja epidemiologiczna pozostawała niepewna, a spadającej liczbie zachorowań w większości gospodarek rozwiniętych towarzyszył ich dynamiczny przyrost dla wielu krajów zaliczanych do tzw. *emerging markets*. Znalazło to odzwierciedlenie w opublikowanych w połowie czerwca 2020 r. prognozach Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW) dla światowej gospodarki, które zostały mocno negatywnie zrewidowane względem analogicznej projekcji z kwietnia 2020 r. Ekonomiści MFW prognozują, że w 2020 r. globalny PKB skurczy się aż o 4,9% r/r wobec wzrostu o 2,9% r/r w 2019 r., w tym dla gospodarek rozwiniętych spadnie średnio o 8,0% r/r, a dla gospodarek rozwijających się zmniejszy się o średnio 3,0% r/r.¹²⁴ Względem projekcji z kwietnia 2020 r. oznacza to rewizję oczekiwanego dynamiki globalnego PKB o -1,9 p.p. (dla porównania, podczas globalnego kryzysu finansowego w latach 2008-2009 światowy PKB spadł o zaledwie -0,1% r/r).¹²⁵ W scenariuszu bazowym ekonomiści MFW spodziewają się odbicia dynamiki globalnego PKB w 2021 r., choć również tempo ożywienia gospodarczego ma być wolniejsze od tego oczekiwanego jeszcze w kwietniowej projekcji. Według analityków MFW w 2021 r. światowy PKB zwiększy się o 5,4% r/r, w tym dla gospodarek rozwiniętych o 4,8% r/r, a krajów *emerging markets* o 5,9% r/r.¹²⁶ W rezultacie, poziom globalnej produkcji ukształtuje się na poziomie zbliżonym jak w 2019 r., choć jednocześnie dla wielu krajów pozostanie wyraźnie poniżej tej granicy.

Oprócz ryzyk związanych bezpośrednio z dalszym rozwojem pandemii COVID-19 (m.in. dynamiczny niekontrolowany wzrost zakażeń (w tym w krajach, w których epidemia zdawała się wygasać) czy też konieczność przywrócenia części zniesionych już ograniczeń natury ekonomicznej), czynnikami mogącymi zauważalnie wpłynąć na dynamikę PKB na świecie i tym samym w Polsce i Czechach, są zdaniem ekonomistów MFW m.in.:

- trwały ubytek mocy produkcyjnych w gospodarkach przeciwdziałający powrotowi na ścieżkę wzrostu gospodarczego (wynikający m.in. z ograniczenia inwestycji przedsiębiorstw czy też utrzymującego się wysokiego bezrobocia, negatywnie wpływającego na kwalifikacje zawodowe pracowników);
- ryzyko nieefektywnej alokacji środków finansowych w ramach programów stymulacyjnych sektora publicznego i banków centralnych (m.in. z uwagi na sam projekt wsparcia czy też trudności wdrożeniowe), mogące prowadzić do zaburzeń istniejących relacji ekonomicznych;
- potencjalne pogorszenie sentymentu na rynkach finansowych, wzrost awersji do ryzyka i związany z tym m.in. odpływ kapitału z krajów *emerging markets* (warunkujący zacieśnienie warunków finansowych i wzrost kosztów obsługi długu publicznego), co w połączeniu z utrudnionym dostępem do finansowania i ogółem słabszym popytem może prowadzić do powstania nierównowag makroekonomicznych w przypadku wielu gospodarek rozwijających się;
- negatywne, z punktu widzenia całkowitej produktywności, przekształcenia w ramach globalnych łańcuchów dostaw (z uwagi na doświadczenia z okresu pandemii, część przedsiębiorstw może być skłonna do prowadzenia produkcji w sposób bardziej autonomiczny, co jest często związane m.in. ze wzrostem kosztów działalności i ograniczeniem korzyści z tytułu specjalizacji);
- trwała zmiana zachowań ekonomicznych ludności ograniczająca popyt na wiele rodzajów usług (w związku z zasadą dystansowania społecznego);
- oderwanie cen aktywów finansowych od wyników realnej sfery gospodarki (mogące w skrajnej sytuacji prowadzić nawet do pojawienia się wtórnego kryzysu finansowego).

¹²³ Horyzonty Polityki

¹²⁴ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

¹²⁵ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

¹²⁶ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

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

Spowodowana przez pandemię COVID-19 recesja gospodarcza odcisnęła duże piętno na sektorze przemysłowym (w wartościach bezwzględnych poziom produkcji przemysłowej w Polsce spadł początkowo do najniższego poziomu od 2013 r.).¹²⁷ Dalszy rozwój sytuacji epidemiologicznej, a także dynamika powrotu polskiej i czeskiej gospodarki na ścieżkę wzrostu będą w rezultacie kluczowymi determinantami skali przewozów Grupy PKP CARGO w perspektywie nadchodzących kwartałów.

Oprócz czynników związanych bezpośrednio z pandemią COVID-19 (m.in. spadek zapotrzebowania na energię elektryczną czy też ogólne osłabienie popytu na wyroby przemysłowe w kraju i zagranicą), istotnymi czynnikami ryzyka dla dynamiki przewozów Grupy PKP CARGO w horyzoncie kolejnych kwartałów są m.in.:

- oczekiwany spadek zużycia węgla energetycznego jako surowca energetycznego w Polsce i Czechach, przy czym wpływ pandemii COVID-19 może jeszcze przyspieszyć tempo spadku udziałów tego surowca w miksie energetycznym. Zmniejszenie skali wykorzystania węgla kamiennego w gospodarce będzie wynikało zarówno z czynników podażowych (postępujący spadek rentowności wydobywania w kopalniach w Polsce oraz ich planowane zamknięcie w Czechach), jak i popytowych (rosnące znaczenie innych nośników energii w ślad za implementacją założeń polityki klimatycznej UE, spadająca konkurencyjność cenowa produkcji energii z węgla – wysokie opłaty za emisję CO₂, czy też ogólny wzrost efektywności energetycznej);¹²⁸
- spodziewany relatywnie niski popyt na wyroby sektora hutniczego, a w rezultacie także na surowce wykorzystywane w procesie produkcji (rudy żelaza oraz koks). Stalochłonne sektory przemysłu (produkcja *automotive*, produkcja maszyn czy budownictwo) są jednymi z najmocniej dotkniętych przez pandemię COVID-19 gałęzi gospodarki.¹²⁹ W wyniku m.in. pozrywanych globalnych łańcuchów dostaw, silnej recesji gospodarczej w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym oraz czynników, które już wcześniej niekorzystnie wpływały na konkurencyjność polskiego i europejskiego hutnictwa (wysokie opłaty za emisję CO₂ i koszty energii, rosnący import stali i wyrobów stalowych spoza UE)¹³⁰, w horyzoncie nadchodzących kwartałów zapotrzebowanie na wyroby hutnicze pozostanie relatywnie niskie, z czym spójne są także prognozy analityków WorldSteel¹³¹;
- prawdopodobny spadek zapotrzebowania na przewozy paliw ciekłych, z uwagi na recesję gospodarczą (zapotrzebowanie na paliwa jest powiązane z tempem wzrostu gospodarki), a także planowane oddanie do eksploatacji nowych odcinków rurociągów (Boronów-Trzebinia oraz drugiej nitki Gdańsk – Płock)¹³²;
- niższa w wyniku recesji gospodarczej produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych, której dynamika jest zbliżona do tempa wzrostu PKB (wyroby sektora chemicznego są najczęściej używane w ramach procesów wytwórczych w innych gałęziach gospodarki);
- długofalowe ograniczenie globalnej wymiany handlowej (według ekonomistów MFW, w samym 2020 r. zmniejszy się ona o ponad 10% r/r), co pośrednio wpłynęłoby również m.in. na niższe przeładunki kontenerów w portach morskich i prawdopodobny spadek popytu na przewozy kontenerów.

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

¹²⁷ Główny Urząd Statystyczny

¹²⁸ Polityka Energetyczna Polski do 2040 r., Portal WysokieNapiecie.pl

¹²⁹ Portal moto.rp.pl

¹³⁰ Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa

¹³¹ World Steel

¹³² Portal WNP.pl, Portal Money.pl, Portal BiznesAlert.pl

Ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

Zgodnie z danymi UTK, w I połowie 2020 r. na polskim rynku kolejowym działały łącznie 84 podmioty posiadające licencję prezesa UTK i oferujące na jej podstawie usługi transportu towarów. Zaliczały się do nich również trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO – PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s.¹³³ W ostatnich latach walka konkurencyjna na krajowym rynku nasiliła się, a systematycznemu wzrostowi liczby działających na nim operatorów (z 53 w 2012 r. do 84 w 2020 r.) towarzyszyła jednocześnie coraz mniejsza koncentracja udziałów.¹³⁴

Pomimo bardzo silnego spadku przewozów r/r dla rynku ogółem w I połowie 2020 r. (do czego przyczyniła się m.in. spowodowana pandemią COVID-19 recesja gospodarcza), część operatorów odnotowała ich zwiększenie r/r. Dotyczyło to przede wszystkim - zbiorczo - najmniejszych spółek (o jednostkowym udziale w rynku nieprzekraczającym 0,5%), które cechuje wysoka elastyczność prowadzonej działalności, a także relatywnie niski poziom kosztów stałych. Na kurczącym się rynku dobrze radziła sobie również większość podmiotów koncentrujących działalność w segmencie intermodalnym, a także operatorów wyspecjalizowanych w obsłudze własnej grupy kapitałowej (m.in. w segmencie paliwowym, hutniczym, chemicznym czy budownictwie).

Konkurencyjni względem Grupy PKP CARGO operatorzy kolejowi świadczą pełen zestaw usług przewozowych i okołoprzewozowych, m.in. całopociągowe transporty węgla i koksu, kruszyw i innych materiałów budowlanych, wyrobów hutniczych, paliw płynnych czy też chemikaliów. W przypadku niektórych spółek możliwe są też przewozy w ruchu rozproszonym (pojedyncze wagony) oraz przewozy specjalne (m.in. długie szyny). Część podmiotów oferuje również kompleksową obsługę spedycyjno-logistyczną, bądź zapewnia kursowanie regularnych pociągów operatorskich. Biorąc pod uwagę relatywnie niskie bariery wejścia na rynek (m.in. możliwość korzystania z licencji międzynarodowej czy też leasingu taboru), a także w dalszym ciągu dobre perspektywy rozwojowe m.in. dla segmentu intermodalnego - w nadchodzących kwartałach można oczekiwać dalszego wzrostu liczby konkurentów Grupy PKP CARGO na krajowym rynku, wraz z równoczesnym zwiększeniem skali działalności przez niektóre z już działających podmiotów.

Głównymi konkurentami spółek z Grupy PKP CARGO na rynku czeskim są ČD CARGO (przewoźnik narodowy i zdecydowany lider na rynku przewozów), Metrans Rail (międzynarodowy operator logistyczny, koncentrujący działalność w segmencie transportu kontenerów w obszarze Trójmorza), Rail Cargo Carrier - Czech Republic (spółka należąca do międzynarodowego przewoźnika Rail Cargo), Unipetrol Doprava (operator specjalizujący się w przewozach paliw) oraz IDS CARGO.¹³⁵ Analogicznie jak w przypadku rynku polskiego, usługi świadczone przez konkurencyjnych operatorów obejmują wszystkie główne segmenty rynku towarowych przewozów kolejowych: paliwa stałe, materiały budowlane, paliwa płynne, chemikalia czy kontenery (intermodal). W ostatnich kwartałach także w Czechach widoczny jest trend stopniowej decentralizacji rynku przewozów (sumaryczny udział rynkowych drobnych spółek stopniowo zwiększa się).¹³⁶

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

Transport drogowy stanowi rosnącą konkurencję dla Grupy

Kluczową rolę w polskim i czeskim rynku przewozów towarowych pełni transport drogowy, który równocześnie w ostatnich latach zagospodarowuje większość z pojawiającej się na rynku masy towarowej. W 2019 r. transport przy wykorzystaniu ciężarówek odpowiadał za ponad 85% całkowitego przewiezionego wolumenu towarów w Polsce i za ponad 80% w Czechach, a dodatkowo w obydwu przypadkach udział transportu drogowego w tym okresie zwiększył się (głównie kosztem kolei).¹³⁷ Obserwowane w 2020 r. tendencje rynkowe wskazują na utrzymanie, a nawet pogłębienie niekorzystnych dla transportu kolejowego trendów, zarówno w Polsce, jak i w Czechach.¹³⁸

¹³³ Urząd Transportu Kolejowego

¹³⁴ Urząd Transportu Kolejowego

¹³⁵ SZDC

¹³⁶ SZDC

¹³⁷ Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

¹³⁸ Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

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

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

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



Ryzyka w prowadzonej działalności

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

W chwili obecnej PLK S.A. wdraża Krajowy Program Kolejowy, który ma na celu m.in. zwiększenie konkurencyjności przewozów towarowych koleją. Nowe inwestycje pozwolą na podniesienie prędkości i przepustowości na szlakach, poprawę dostępu kolejowego do portów morskich oraz umożliwią rozwój transportu towarów. Prace obejmą modernizację, budowę i rozbudowę infrastruktury kolejowej oraz inwestycje umożliwiające obsługę rosnącego transportu morskiego z wykorzystaniem transportu kolejowego. Powyższe prace mogą spowodować czasowe opóźnienia w dostawie towarów do kontrahentów PKP CARGO S.A.

Transport drogowy stanowi rosnącą konkurencję dla Grupy

Dominującą rolę w polskim i czeskim rynku przewozów towarowych odgrywa transport drogowy, który jednocześnie w ostatnich latach przechwytuje większość pojawiającej się na rynku i dostępnej do przewozu masy. W 2018 r. udział transportu drogowego w całym rynku przewozów towarowych wg masy towarowej przekroczył 85% w Polsce i 80% w Republice Czeskiej, a wzrost udziału odbywał się głównie kosztem kolei.¹³⁹ Aktualnie dostępne dane za część 2019 r. wskazują na prawdopodobne dalsze pogłębienie niekorzystnego dla transportu kolejowego trendu spadku udziałów, zarówno w Polsce, jak i w Czechach.

Przyczyną systematycznego wzrostu rynkowego znaczenia transportu samochodowego są w dużej mierze jego istniejące przewagi konkurencyjne w stosunku do pozostałych gałęzi lądowego transportu towarów. Można do nich zaliczyć m.in.:

- relatywnie niskie bariery wejścia na rynek, a także koszty stałe ponoszone w początkowej fazie działalności;
- utrzymujące się w ostatnich latach na historycznie umiarkowanych poziomach ceny ropy naftowej (cena paliwa jest największym jednostkowym kosztem transportu drogowego);
- powszechny dostęp do infrastruktury i systematyczne poszerzanie się siatki dróg wysokiej kategorii (autostrad i dróg ekspresowych) w Polsce i Czechach. Zgodnie z danymi GDDKiA, w 2019 r. w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych

¹³⁹ Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny Republiki Czeskiej

i Autostrad” oddano do użytku 460 km nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych, przez co całkowita długość dróg wysokiej jakości wzrosła do blisko 4 150 km¹⁴⁰. Docelowo ma ona osiągnąć poziom 7 650 km (2 000 km autostrad i 5 650 km dróg ekspresowych), z czego w samym 2020 r. powinno zostać udostępnione ok. 120 km¹⁴¹. Również na terytorium Republiki Czeskiej obserwowany jest stopniowy rozrost sieci dróg ekspresowych i autostrad, przy istotnym współudziale środków w ramach funduszy strukturalnych UE¹⁴²;

- niskie koszty dostępu do infrastruktury drogowej (łączna siatka dróg obejmowana przez systemy ViaToll i Czech Toll jest relatywnie mała w stosunku do rozmiaru całej sieci drogowej);
- wysoką elastyczność pod względem transportowanego wolumenu ładunków, możliwość realizacji rentownych przewozów zarówno na krótkie, jak i długie odległości (z uwagi na niskie koszty stałe transport samochodowy jest opłacalny już przy relatywnie niedużych wolumenach transportowanych ładunków);
- zdecydowanie wyższą w stosunku do transportu kolejowego szybkość transportu towarów i możliwość realizacji przewozów door-to-door (bez konieczności przeładunku);

Podejmowane przez Grupę PKP CARGO działania mitygujące nakierowane są na uzyskanie przez transport kolejowy komplementarnej względem transportu drogowego pozycji (m.in. realizacja przewozów dużych wolumenów towarów masowych na dalsze odległości, przy ich obsłudze przez transport drogowy w ramach „ostatniej mili”, rozwój wymiany kontenerowej z Dalekim Wschodem). Dodatkowo, po ukończeniu prowadzonych obecnie przez PKP PLK w ramach „Krajowego Programu Kolejowego” prac modernizacyjnych, zwiększeniu powinna ulec średnia prędkość handlowa kolei, a eksploatacyjne trasy przewozowe skrócą się (brak konieczności stosowania objazdów). W rezultacie, powyższe czynniki powinny przyczynić się do poprawy pozycji konkurencyjnej transportu kolejowego na rynku przewozów w Polsce i w obrocie międzynarodowym.

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

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

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

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

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

¹⁴⁰ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

¹⁴¹ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

¹⁴² Portal motorway.cz

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

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

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

Sektor kolejowy, a szczególnie stanowiska związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego wymagają bieżącego aktualizowania wiedzy oraz nabywania umiejętności. Ze względu na sytuację epidemiologiczną i wprowadzone obostrzenia, w tym także dotyczące organizacji szkoleń, w okresie od marca do maja br. wstrzymane zostały wszelkie działania rozwojowe. Od czerwca br. wznowiono obowiązkowe szkolenia prowadzone w formie m.in.: pouczeń okresowych, instruktaży, egzaminów oraz szkolenia fakultatywne. Zarówno szkolenia, pouczenia jak i egzaminy są aktualnie prowadzone z zachowaniem zasad sanitarnych wynikających z przepisów prawa, zaleceń GIS oraz Procedur ZZKS. Efektem ciągłego procesu szkoleniowego jest nabywanie uprawnień oraz podwyższanie kwalifikacji personelu.

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

Ryzyko sporów zbiorowych i strajku

Prowadzenie przez Zarząd PKP CARGO S.A. partnerskiego dialogu społecznego ze Związkami Zawodowymi, a także dokonanie wspólnych ustaleń sprawiło, że w I półroczu 2020 r. strona społeczna nie inicjowała w Spółce sporów zbiorowych i strajku. W konsekwencji prowadzonych działań ryzyko wystąpienia tego typu zdarzeń w kolejnych sześciu miesiącach roku obrotowego zostało ograniczone do minimum.

Ryzyko wzrostu płac

W dniu 7 maja 2020 r. Spółka podpisała ramowe porozumienie pomiędzy PKP CARGO a Organizacjami Związkowymi działającymi w Spółce. Strony porozumiały się w zakresie wyrażenia zgody na obniżenie przez okres 3 miesięcy wymiaru czasu pracy pracowników PKP CARGO o 10%, nie więcej niż do 0,5 etatu. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy przysługiwało wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie mogło być ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalane na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę. Jednocześnie Strony zadeklarowały, że w tym czasie Organizacje Związkowe nie będą wysuwać postulatów płacowych, a Pracodawcy nie będą wypowiadać pracownikom umów o pracę z przyczyn nie dotyczących pracowników.

Ryzyko związane z występowaniem epidemii COVID-19 w drugim półroczu 2020 r.

- wykonywanie w dłuższym okresie czasu obowiązków pracowniczych w formie zdalnej przez znaczną grupę pracowników może powodować m.in: utrudnienia na niektórych stanowiskach pracy dotyczące bezpośredniej komunikacji pomiędzy pracownikami, ograniczenia w bieżącej realizacji zadań z uwagi na brak sprzyjających warunków do pracy zespołowej czy obniżenie efektywności. Dodatkowo, przedłużający się stan epidemii powoduje kumulację liczby pracowników, którzy po jego odwołaniu będą musieli w krótkim okresie czasu przystąpić do wykonania badań okresowych.
- ryzyka kontraktowe związane z możliwością uchylenia się przez Klientów od obowiązku zapłaty odszkodowania lub kary umownej, a także ryzyka związane z wygaśnięciem, rozwiązaniem lub odstąpieniem od umowy przez Klientów Spółki,
- zwiększona niepewność prawna związana z możliwością uchwalenia nowych przepisów prawa w związku z pandemią wirusa COVID-19 i przeciwdziałaniem jej skutkom (w konsekwencji czego należy liczyć się z prawdopodobieństwem podjęcia niezwłocznych działań przez Spółkę, również w kontekście prawnym – najczęściej zmiany wprowadzanej z mocą wsteczną albo od dnia publikacji ustawy),
- ryzyko związane z zawieszeniem, na podstawie przepisów ustawy, biegu terminów procesowych i sądowych, w tym w postępowaniach sądowo-administracyjnych, administracyjnych, egzekucyjnych, co skutkować może przedłużeniem w czasie rozpoznania w/w spraw lub odzyskania należności przez Spółkę,
- ryzyko związane z obowiązkiem świadczenia pracy zdalnej przez pracowników Spółki, zatrudnionych na stanowiskach, na których rodzaj wykonywanej pracy umożliwia wykonywanie pracy poza siedzibą pracodawcy, oraz związany z tym obowiązek pracodawcy zapewnienia pracownikom narzędzi niezbędnych do wykonywania pracy zdalnej,

- ryzyko związane z wprowadzeniem ograniczeń w transporcie lub przemieszczaniu się osób, co może skutkować utrudnieniami w prowadzeniu przez Spółkę działalności operacyjnej oraz wpływać na zmniejszone zapotrzebowanie na usługi przewozu świadczone przez PKP CARGO S.A.,
- ryzyko obowiązku zwrotu otrzymanego wsparcia finansowego (w ramach Tarczy Antykryzysowej), jeżeli okazałoby się, że Spółka otrzymała dofinansowanie do wynagrodzeń na podstawie niezgodnego z prawdą oświadczenia i w rzeczywistości nie spełnia warunku jego otrzymania,
- ryzyko zmian regulacji prawnych - w związku z panującą epidemią COVID-19, istnieje ryzyko wprowadzania nowych obostrzeń lub przepisów prawa powszechnie obowiązującego.



Ryzyka o charakterze finansowym

Ryzyko płynności

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

W I półroczu 2020 r. płynność Grupy utrzymywała się na poziomie zapewniającym terminowe regulowanie wszelkich wymagalnych zobowiązań. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Grupa korzystała z zewnętrznych źródeł finansowania takich jak kredyt w rachunku bieżącym.

Informacja o niewykorzystanych na dzień 30 czerwca 2020 r. liniach kredytowych została przedstawiona w **Nocie 4.1 SSF** do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Dodatkowo w celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 30 czerwca 2020 r. 8 spółek z Grupy.

Ryzyko rynkowe

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

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

Ryzyko walutowe

PKP CARGO S.A. oraz Spółki zależne narażone są na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności PKP CARGO S.A. wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności powyżej 5 lat.

Do zarządzania ryzykiem walutowym zastosowano terminowe transakcje zabezpieczające typu FX Forward.

PKP CARGO S.A. i PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. stosowały w I półroczu 2020 roku rachunkowość zabezpieczeń w zakresie przepływów pieniężnych EUR/PLN z tytułu kredytów inwestycyjnych w EUR oraz zawartych transakcji terminowych typu FX Forward. W skutek powyższego działania nie są generowane przychody lub koszty finansowe (dodatnie lub ujemne różnice kursowe) z tytułu zmiany wartości wyceny (ograniczenie zmienności wyniku finansowego).

Ryzyko stopy procentowej

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

W I półroczu 2020 r. odsetki od zobowiązań finansowych naliczane były według stałych stóp procentowych oraz zmiennych stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego tj. według następujących stóp referencyjnych WIBOR 1M, WIBOR 3M, EURIBOR 3M.

Ryzyko kredytowe

Grupa prowadząc działalność handlową realizuje sprzedaż usług dla podmiotów gospodarczych z odroczonym terminem płatności, w wyniku czego może powstać ryzyko nieotrzymania należności od kontrahentów za zrealizowane usługi. W celu zminimalizowania ryzyka kredytowego, Grupa zarządza ryzykiem poprzez obowiązującą procedurę oceny wiarygodności kredytowej klienta. Ocena ta jest przeprowadzana w stosunku do wszystkich klientów, którzy korzystają z odroczonego terminu płatności. 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. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

5.1 Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych

Śródroczne Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za I półrocze 2020 r. oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I półrocze 2020 r. zostały sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską („MSSF UE”), opublikowanymi i obowiązującymi w czasie przygotowania jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2018, poz. 757).

Śródroczne Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za I półrocze 2020 r. oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I półrocze 2020 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.

Śródroczne Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za I półrocze 2020 r. oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I półrocze 2020 r. zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

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

Firma audytorska wydała raport z przeglądu niezawierający żadnych zastrzeżeń.



5.3 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

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

Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN ¹⁴³		w mln EUR	
	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,4413	4,2880
Przychody z działalności operacyjnej	2 024,0	2 446,8	455,7	570,6
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-182,0	101,9	-41,0	23,8
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-231,0	68,0	-52,0	15,9
Zysk / strata netto	-191,9	47,9	-43,2	11,2
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-264,9	45,0	-59,6	10,5
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)	-4,28	1,07	-0,96	0,25
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-4,28	1,07	-0,96	0,25
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	218,0	355,5	49,1	82,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-351,0	-305,6	-79,0	-71,3
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	9,9	-170,0	2,2	-39,6
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-123,1	-120,1	-27,7	-28,0
	30/06/2020	31/12/2019	30/06/2020	31/12/2019
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,4660	4,2585
Aktywa trwałe	6 514,0	6 503,8	1 458,6	1 527,3
Aktywa obrotowe	1 260,3	1 487,5	282,2	349,3
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	4,1	-	0,9	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	501,4	525,8
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 158,4	3 423,3	707,2	803,9
Zobowiązania długoterminowe	3 284,1	3 115,9	735,4	731,7
Zobowiązania krótkoterminowe	1 335,9	1 452,1	299,1	341,0

Źródło: Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2020 roku sporządzone według MSSF UE.

¹⁴³ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyień w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN		w mln EUR	
	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,4413	4,2880
Przychody z działalności operacyjnej	1 466,3	1 839,1	330,2	428,9
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-180,4	66,4	-40,6	15,5
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-158,0	70,8	-35,6	16,5
Zysk / strata netto	-120,9	57,1	-27,2	13,3
Całkowite dochody	-187,4	54,6	-42,2	12,7
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)	-2,70	1,27	-0,61	0,30
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-2,70	1,27	-0,61	0,30
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	211,5	325,6	47,6	75,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-272,4	-266,8	-61,3	-62,2
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	35,0	-147,5	7,9	-34,4
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-25,9	-88,7	-5,8	-20,7
	30/06/2020	31/12/2019	30/06/2020	31/12/2019
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,4660	4,2585
Aktywa trwałe	6 025,2	6 030,5	1 349,0	1 416,1
Aktywa obrotowe	884,6	989,8	198,1	232,4
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	4,1	-	0,9	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	501,4	525,8
Kapitał własny	3 023,0	3 210,4	676,8	753,9
Zobowiązania długoterminowe	2 844,4	2 659,0	636,9	624,4
Zobowiązania krótkoterminowe	1 046,5	1 150,9	234,3	270,2

Źródło: Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2020 roku sporządzone według MSSF UE.

W okresach objętych Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2020 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

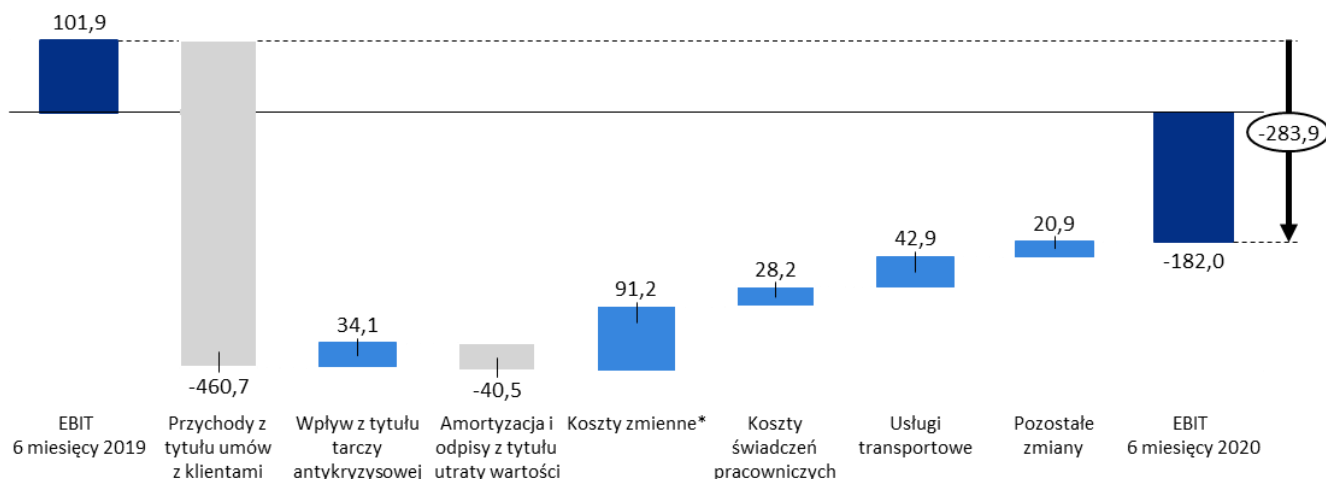
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 30.06.2020 – 4,4660 PLN/EUR, 31.12.2019 – 4,2585 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 30.06.2020 - 4,4413 PLN/EUR, 01.01 - 30.06.2019 - 4,2880 PLN/EUR.

5.3.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 6 miesięcy 2020 r. wynik EBIT wyniósł -182,0 mln zł i spadł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 283,9 mln zł).

Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

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

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na poziom wyniku EBIT w okresie 6 miesięcy 2020 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2019 r. zostały opisane poniżej:

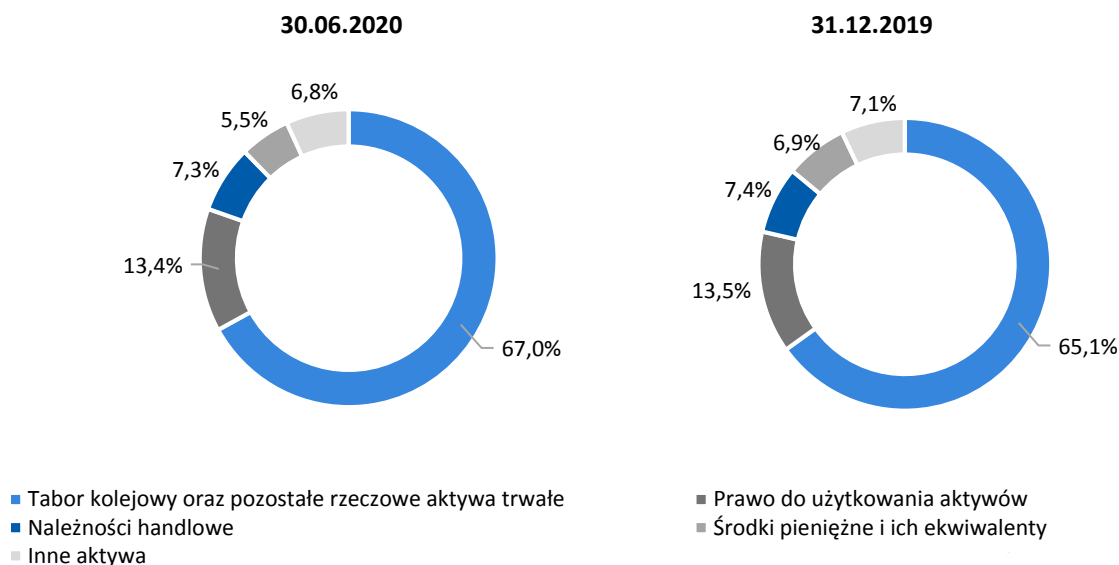
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym głównie przychodów z tytułu usług przewozowych oraz spedycyjnych) wynikał przede wszystkim ze spadku przewozów (spadek pracy przewozowej o 18,9%). Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**;
- otrzymano pierwszą transzę dofinansowania do wynagrodzeń dla pracowników z Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Warszawie w ramach środków z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w wysokości 34,1 mln zł (przychody klasyfikowane jako pozostałe przychody operacyjne);
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości w związku ze zwiększonymi nakładami inwestycyjnymi dotyczącymi inwestycji taborowych w 2019 r.;
- spadek kosztów zmiennych zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury o 16,0% głównie na skutek spadku pracy przewozowej o 18,9%;
- spadek kosztów świadczeń pracowniczych wynikał przede wszystkim ze spadku przeciętnego zatrudnienia o 466 osób r/r oraz obniżenia czasu pracy o 10% w czerwcu 2020 r. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia w etatach zaprezentowano w rozdziale **4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- spadek wartości usług transportowych o 21,1% w wyniku spadku przewozów (spadek pracy przewozowej o 18,9%);
- pozycja pozostałe zmiany miała pozytywny wpływ na wynik EBIT m.in. z tytułu spadku kosztów czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 9,0 mln zł, zużycia paliwa nietrakcyjnego o 3,4 mln zł, podróży służbowych o 2,6 mln zł oraz usług prawnych, doradczych i podobnych o 2,1 mln zł.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

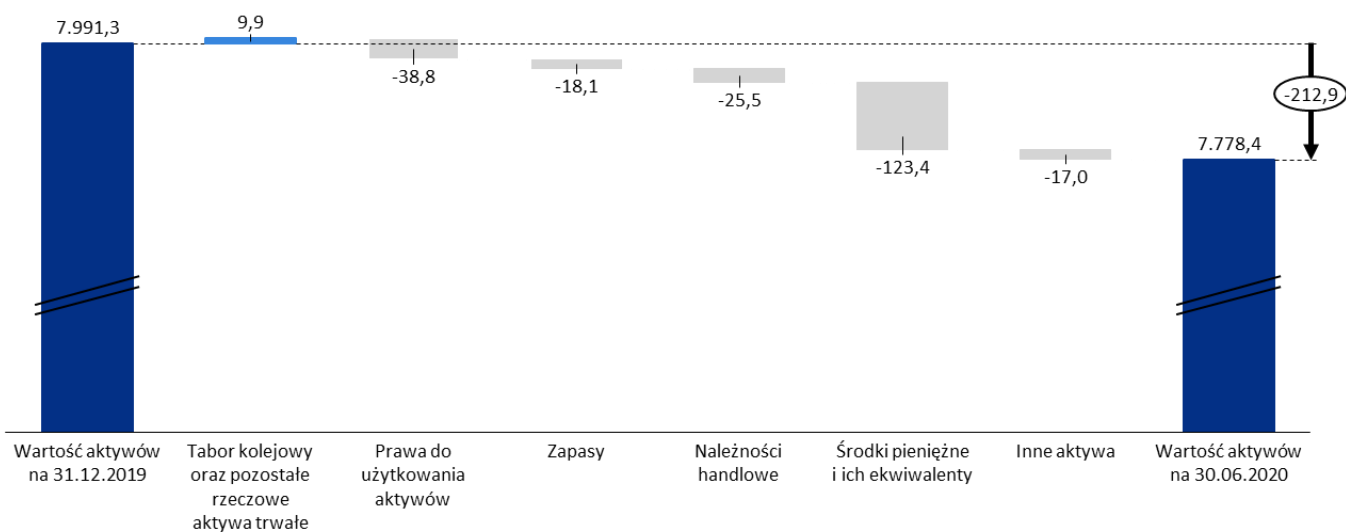
Największy udział w strukturze aktywów na dzień 30.06.2020 r. posiadał tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły łącznie 67,0% sumy aktywów wobec 65,1% na dzień 31.12.2019 r. Największy udział w strukturze aktywów obrotowych na dzień 30.06.2020 r. w stosunku do całości aktywów miały należności handlowe, które były równe 7,3% całości aktywów.

Rysunek 20 Struktura aktywów – stan na 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30.06.2020 r. w porównaniu do dnia 31.12.2019 r. zostały opisane poniżej:

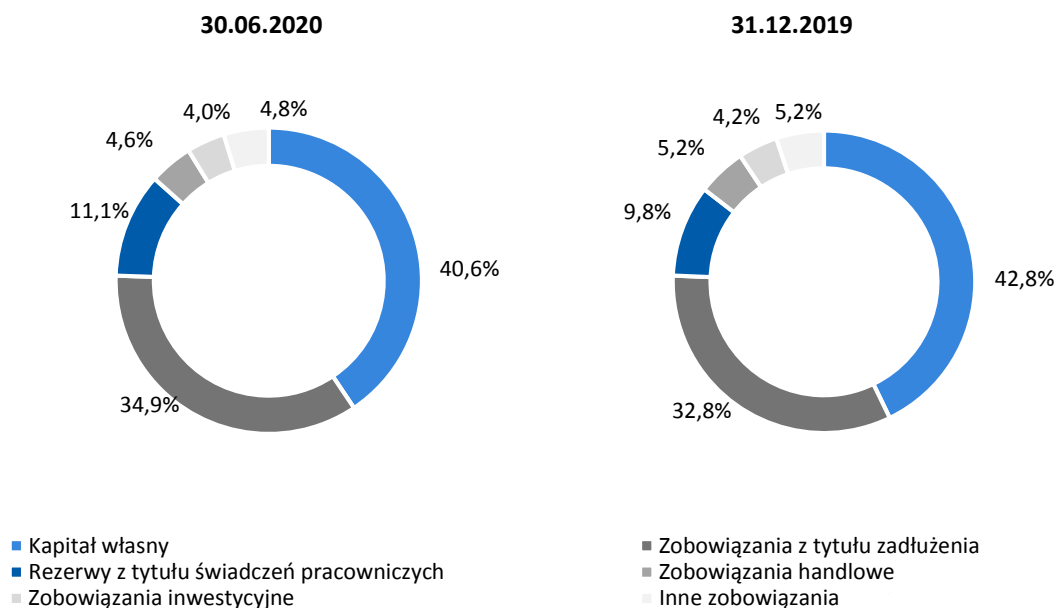
- wzrost wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych wynikał głównie z wyższych nakładów inwestycyjnych nad kosztem amortyzacji;
- spadek praw do użytkowania aktywów z tytułu wyższego kosztu amortyzacji MSSF 16 nad nakładami inwestycyjnymi MSSF 16;
- spadek wartości zapasów w wyniku ograniczenia zakupów materiałów i części zamiennych przy wykorzystaniu posiadanych zapasów do mniejszej ilości wykonywanych napraw taboru wynikającej ze zmniejszenia przewozów;
- spadek wartości należności handlowych wynika głównie ze spadku pracy przewozowej, przy wydłużeniu terminów płatności dla niektórych kontrahentów w ramach prowadzonych działań handlowych;
- spadek wartości środków pieniężnych wynikał głównie z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 379,9 mln zł, przy jednoczesnym wpływie z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek w wysokości 285,5 mln zł;

- spadek wartości innych aktywów głównie na skutek spadku rozrachunków z tytułu podatku VAT będących konsekwencją przede wszystkim spadku przychodów z tytułu umów z klientami.

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

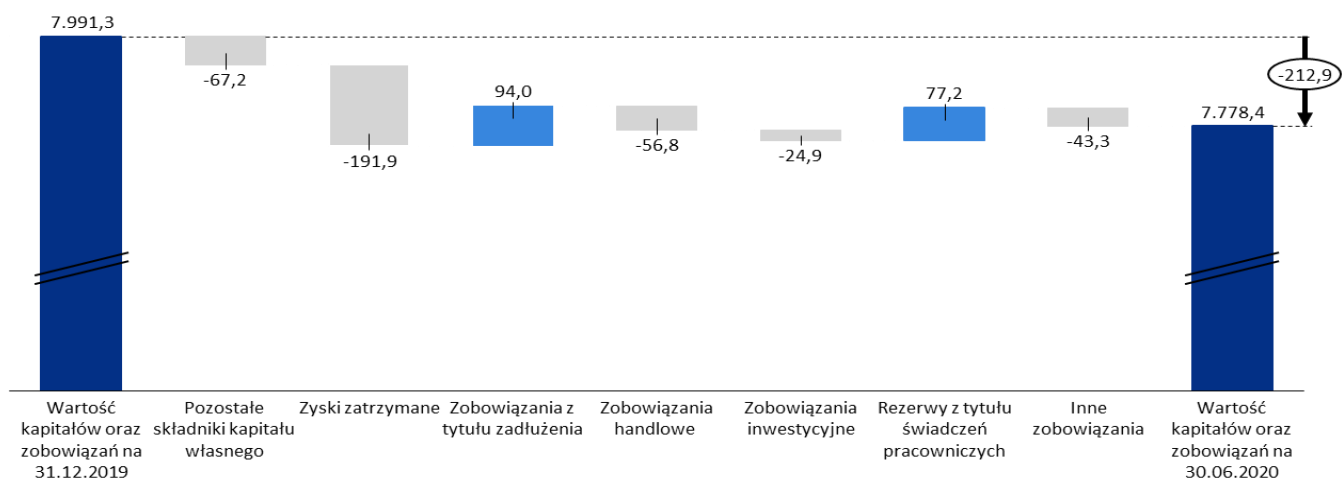
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 30.06.2020 r. stanowił 40,6% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 42,8% na dzień 31.12.2019 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 34,9% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 32,8% na 31.12.2019 r.

Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

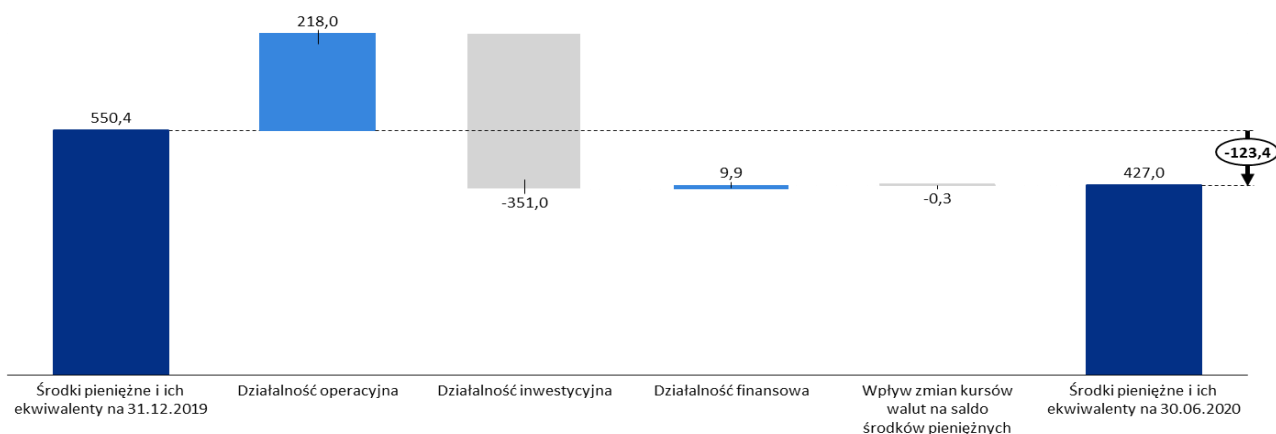
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów oraz zobowiązań na dzień 30.06.2020 r. w porównaniu do dnia 31.12.2019 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości pozostałych składników kapitału własnego związany głównie ze stratami aktuarialnymi dotyczącymi świadczeń pracowniczych w wysokości 42,2 mln zł (w wyniku wzrostu rezerw pracowniczych) oraz negatywną wyceną instrumentów zabezpieczających na poziomie 24,3 mln zł;
- spadek zysków zatrzymanych w wyniku osiągnięcia ujemnego wyniku finansowego Grupy PKP CARGO;
- wzrost zobowiązań z tytułu zadłużenia w związku z zaciągnięciem nowych kredytów bankowych, pożyczek i leasingów w wysokości 315,8 mln zł, przy spłacie kapitału na poziomie 257,4 mln zł oraz wycenie walutowej z tytułu zmian kursów walutowych powodującej wzrost zadłużenia na poziomie 35,0 mln zł;
- spadek zobowiązań handlowych proporcjonalny do spadku pracy przewozowej;
- spadek zobowiązań inwestycyjnych głównie w związku ze spadkiem zobowiązań z tytułu zobowiązań inwestycyjnych dotyczących nieruchomości o 11,1 mln zł (intensyfikacja napraw nieruchomości nastąpiła pod koniec 2019 roku) oraz spadkiem pozostałych zobowiązań inwestycyjnych o 17,4 mln zł (głównie spadek zobowiązań dotyczących obszaru IT oraz maszyn i urządzeń nie związanych bezpośrednio z procesem przewozowym);
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych wynikał głównie z obniżenia stopy dyskonta do poziomu 1,4% (szczegółowe informacje dotyczące zmian rezerw pracowniczych zaprezentowano w **Nocie 1.5. i 5.8 SSF¹⁴⁴**) oraz ze wzrostu rezerw na niewykorzystane urlopy;
- spadek innych zobowiązań wynikał głównie z obniżenia zobowiązań z tytułu rozrachunków publicznoprawnych o 15,4 mln zł, rozrachunków z pracownikami o 13,2 mln zł, będących skutkiem zmniejszenia zatrudnienia oraz zmniejszeniem kosztów wynagrodzeń brutto (zmniejszony wymiar etatu) stanowiących podstawę wymiaru składek, wartości pozostałych zmian wynikających głównie ze spadku pozostałych rezerw o 7,4 mln zł (m.in. rezerwy utworzone na roszczenia sporne, sprawy sądowe i kary umowne) oraz spadku różnic kursowych z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych o 5,8 mln zł.

Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30.06.2020 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2019 r. spadła o 123,4 mln zł.

Rysunek 24 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy stracie brutto na poziomie 231,0 mln zł i amortyzacji oraz odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 388,7 mln zł. Ponadto zanotowano zwiększone przepływy z działalności operacyjnej w wyniku rozliczenia podatku dochodowego z Urzędem Skarbowym w wysokości 47,0 mln zł;
- przepływy z działalności inwestycyjnej wynikają głównie z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 379,9 mln zł, przy wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie

¹⁴⁴ Za każdym razem, gdy w poniższym dokumencie będzie mowa o Nocie, należy przez to rozumieć Notę Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO („SSF”) za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2020 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej.

27,0 mln zł w wyniku podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej środków trwałych;

- przepływy pieniężne z działalności finansowej wynikały głównie z wpływów z tytułu zaciągniętych kredytów na poziomie 285,5 mln zł oraz otrzymanych dotacji w wysokości 14,0 mln zł, przy spłatach kredytów i pożyczek, wydatkach z tytułu leasingu wraz z odsetkami od leasingu oraz odsetkami od kredytów i pożyczek w wysokości 288,0mln zł.

5.3.3 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r.

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2020	6 miesięcy 2019	Zmiana	Tempo zmian
			2020 - 2019	2020/2019
Marża EBITDA ¹	10,2%	18,4%	-8,2 p.p.	-44,5%
Marża wyniku netto ²	-9,5%	2,0%	-11,5 p.p.	-
ROA ³	-2,6%	1,9%	-4,5 p.p.	-
ROE ⁴	-6,5%	4,1%	-10,6 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	216,4	227,9	-11,5	-5,0%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 437,0	1 448,0	-11,0	-0,8%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	13,9	14,8	-0,9	-6,1%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	485,4	579,6	-94,2	-16,3%

Źródło: Opracowanie własne

- Obliczona jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
- Obliczona jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
- Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
- Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
- Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)
- Obliczony jako iloraz bruttotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
- Obliczony jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
- Obliczana jako iloraz pracy przewozowej przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.

Do oceny działalności Grupy PKP CARGO służą zarówno podstawowe wskaźniki finansowe takie jak: marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE, jak również podstawowe mierniki operacyjne: średniodobowy przebieg i średniodobowy czas pracy lokomotyw oraz średnia masa pociągu na jedną lokomotywę, zależące od wielkości wykonywanej pracy i wykorzystania pojazdów trakcyjnych.

- Kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy niższe r/r z przyczyn opisanych w rozdziale **5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**. Informacje dotyczące wskaźnika długu netto do EBITDA zostały zaprezentowane w **Nocie 4.1. SSF**.
- pogorszenie się średniodobowego przebiegu lokomotyw wynika ze spadku przewozów oraz spowodowane jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą również wynika ze spadku przewozów oraz spowodowany jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniodobowego czasu pracy lokomotyw wynika z przyczyn opisanych powyżej;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił przede wszystkim na skutek spadku pracy przewozowej o 18,9% r/r, przy spadku zatrudnienia w etatach o 3,2% r/r.

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



Sytuacja związana z COVID-19

- Zamknięcie niektórych kopalń wpłynie na niższe wydobycie, a spadek zapotrzebowania na węgiel powoduje niższe przewozy tego surowca.
- Opóźnienia w realizacji inwestycji drogowych wynikające z sytuacji epidemicznej, co wpływa na zapotrzebowanie na przewozy kruszyw.
- Odsunięcie w czasie ponownego uruchomienia pieca w Krakowie przez ArcelorMittal Poland.
- Wzrost dodatkowych kosztów spowodowany wdrożeniem rozwiązań mających wpływ na zmiany w organizacji pracy i jej efektywności.
- Zmiany przepisów prawa powszechnie obowiązującego oraz wewnętrznych przepisów PKP CARGO S.A. wprowadzone w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2.



Wsparcie z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych

- Spółka w ramach tzw. "Tarczy Antykryzysowej" skorzystała ze wsparcia Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Warszawie. Pomoc w wysokości 102,4 mln zł przekazana została w 3 transzach, przy czym I transza (34,14 mln zł) w czerwcu 2020 r., natomiast II i III transza (łącznie 68,28 mln zł) odpowiednio w lipcu i sierpniu (wpłyną więc na wynik III kwartału 2020 r.).
- Porozumienie z organizacjami związkowymi podpisały również PKP CARGO CONNECT (9 czerwca 2020 r.) oraz PKP CARGOTABOR (2 lipca 2020 r.). Obie spółki zależne wystąpiły również z wnioskiem o przyznanie świadczenia ze środków FGŚP na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników objętych obniżonym wymiarem czasu pracy w następstwie COVID-19. Szacowane wsparcie wyniesie łącznie dla obu spółek około 17,8 mln zł.



Sytuacja na rynku surowców energetycznych

- Spadek zużycia energii elektrycznej w polskiej gospodarce powoduje niższe zapotrzebowanie na przewozy węgla. Jednak ze względu na największy udział węgla kamiennego w przewozach kolejowych, przemysł paliwowo-energetyczny nadal będzie najważniejszym sektorem gospodarki.



Sytuacja na rynku kruszyw

- Mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowany mniejszą skalą inwestycji i wzrostem cen.
- Pogorszenie płynności firm budowlanych oraz obniżenie rentowności inwestycji.



Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych

- Powrót do wolumenów transportu w relacji Chiny – Europa Zachodnia przez Małaszewicze po wcześniejszym wstrzymaniu dostaw produktów z Chin drogą morską oraz lądową.



Stan infrastruktury kolejowej

- Utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów.
- Zamknięcia torowe wpływają na przepustowość wykorzystywanych linii oraz stacji.



Opłaty za dostęp do infrastruktury

- Koszty dostępu do infrastruktury nadal będą stanowić istotną pozycję kosztów operacyjnych
- W zakresie infrastruktury krajowej i zagranicznej w perspektywie najbliższego kwartału nie przewiduje się znaczących zmian.
- Z uwagi na spadek przewozów towarowych oraz stan epidemii na terenie kraju, PKP PLK S.A. od połowy marca do odwołania odstąpiła od naliczania opłat rezerwacyjnych i niektórych kar.
- 19 czerwca 2020 r. opublikowany został przez Komisję Europejską projekt rozporządzenia zawierający propozycje tymczasowych odstępstw od Dyrektywy 2012/34/UE w odniesieniu do opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej (w ramach krajowych i międzynarodowych przewozów), w związku z pandemią Covid-19. Proponowane zmiany będą miały na celu złagodzenia negatywnych skutków pandemii na sytuację przewoźników kolejowych i ułatwienia im szybszego wychodzenia z kryzysu. Proponowane przez Komisję Europejską zmiany mają umożliwić m.in. zniesienie, redukcję, odroczenie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, w tym możliwość zniesienia również opłat rezerwacyjnych



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

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na 2020 rok.

5.6 Informacje o majątku produkcyjnym

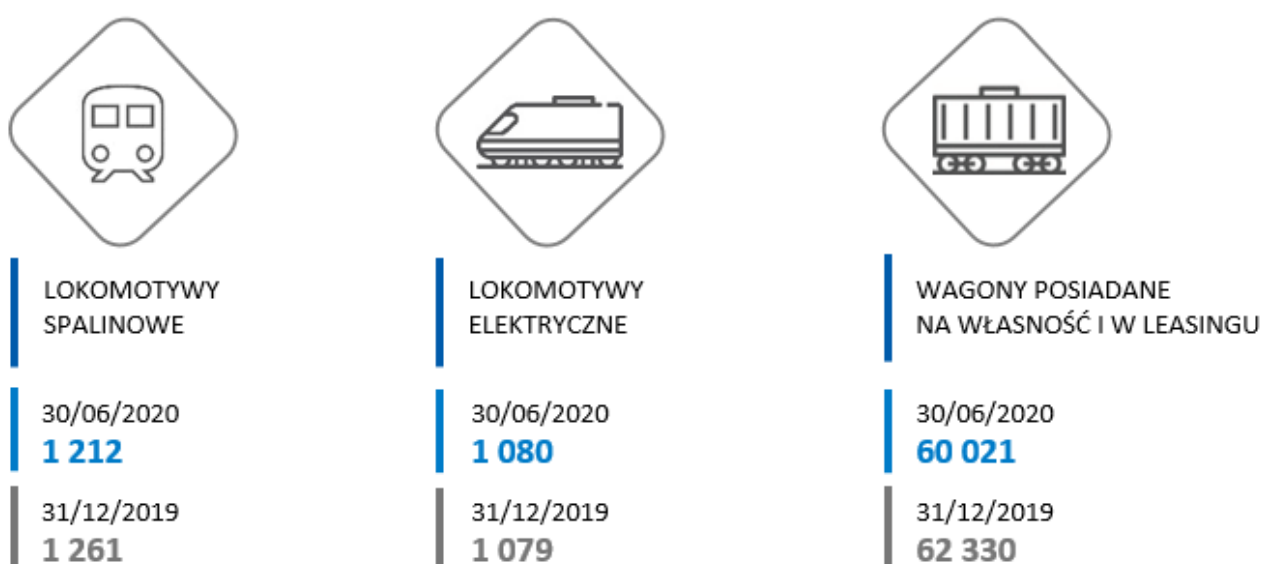
5.6.1 Tabor

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

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

W okresie 6 miesięcy 2020 r. nastąpił znaczny spadek wagonów w Grupie. Spadek ten jest bezpośrednio związany ze sprzedażą przez PKP CARGO S.A. części wagonów towarowych rodzaju G, T i U. Przeznaczone do sprzedaży wagony, ze względu na ich aktualny stan techniczny, a także na ich konstrukcję, przeznaczenie oraz rodzaj stosowanych technologii za- i wyładunku nie są już dzisiaj wykorzystywane przez Spółkę.

Rysunek 25 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



5.6.2 Nieruchomości

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

W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2020 r.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2020 r. oraz 31.12.2019 r.

Wyszczególnienie	30/06/2020	31/12/2019	Zmiana 2020/2019
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 426	1 449	-23
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	708 295	723 962	-15 667

Źródło: Opracowanie własne

Zmiana powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Jednostce dominującej, jak i w podległych Jednostce spółkach i dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności. W analizowanym okresie największy wpływ miała sprzedaż budynku w Rychvaldė oraz zakończenie najmu części powierzchni przez PKP CARGO International.



6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

6.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy

Rozprzestrzenianie się wirusa COVID-19 miało w I półroczu 2020 r. negatywny wpływ na działalność Grupy PKP CARGO z uwagi na spowolnienie gospodarcze, decyzje administracji państwowej dotyczące ograniczeń lub zawieszenia działalności niektórych sektorów gospodarki oraz ograniczenia w sferze społecznej związane z utrudnionym przemieszczaniem się ludzi. Dotychczasowe skutki rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19 oraz restrykcje z tym związane, miały znaczący wpływ na działalność Grupy PKP CARGO.

Pandemia spowodowała spadek produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym - przełożyło się bezpośrednio na spadek przewozów surowców energetycznych. Tendencję spadkową odnotowano również w przewozach kruszyw – ograniczenia w wydobywaniu kamienia, problemy firm rozładunkowych na punktach ładunkowych, braki kadrowe, zmiany w organizacji budów istotnie wpłynęły na opóźnienia w realizacji inwestycji infrastrukturalnych.

Istotny wpływ na bieżący poziom przewozów miała również marcowa decyzja kluczowego klienta, tj. koncernu ArcelorMittal Poland, o odłożeniu w czasie ponownego uruchomienia wielkiego pieca w Krakowie, podyktowana głównie epidemią COVID-19. Część surowcowa krakowskiej huty została tymczasowo zatrzymana pod koniec listopada 2019 r. Ponadto, z powodu epidemii, działalność zawiesiło bądź zakończyło wiele przedsiębiorstw z branży hutniczej czy meblarskiej. Zawieszona została też produkcja w branży automotive.

Powyższe czynniki w dużej mierze wpłynęły na spadek masy przewozowej Grupy PKP CARGO, a tym samym - na spadek przychodów. Jednocześnie stopniowe znoszenie obostrzeń aktywności ekonomicznej i normalizacja życia gospodarczego, znajduje odzwierciedlenie w delikatnym wzroście zamówień na przewozy towarów masowych czy w stopniowym powrocie wielkości przewozów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku do stanu sprzed pandemii.

Z uwagi na ogłoszenie na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (od 20 marca br. do odwołania) w związku z zakażeniem wirusem COVID-19, PKP CARGO S.A., mając na uwadze ciężący na pracodawcy obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom Spółki oraz stosując się do przepisów prawa i zaleceń uprawnionych organów władzy publicznej, podjęła niezbędne działania w sferze pracowniczej w celu przeciwdziałania tej epidemii. Zalecane rozwiązania profilaktyczne, polegające w szczególności na zatrudnianiu pracowników w formie zdalnej, uelastycznieniu czasu pracy oraz ograniczeniu do niezbędnego minimum bezpośrednich spotkań i podróży służbowych zostały wprowadzone w możliwie najszerszym zakresie. Wdrożone rozwiązania miały istotny wpływ na zmiany w organizacji pracy i jej efektywność oraz spowodowały generowanie dodatkowych kosztów.

W dniu 7 maja 2020 r. Spółka podpisała ramowe porozumienie pomiędzy PKP CARGO a Organizacjami Związkowymi działającymi w Spółce. Strony porozumiały się w zakresie wyrażenia zgody na obniżenie wymiaru czasu pracy pracowników PKP CARGO o 10%, nie więcej niż do 0,5 etatu. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy przysługuje wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie jest ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalone na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.

W związku z wpływem epidemii COVID-19 tj. spadkiem realizowanych przewozów przekładającym się na spadek przychodów oraz wzrost kosztów jednostkowych, a także z podpisanym porozumieniem z Organizacjami Związkowymi, Zarząd Spółki wnioskował o wypłatę ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych ("FGŚP") świadczeń na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników objętych obniżonym wymiarem czasu pracy w następstwie wystąpienia epidemii. Spółce przyznano wsparcie za okres od 1 czerwca do 31 sierpnia 2020 r. w wysokości 102,4 mln zł.

Dodatkowo, porozumienie z organizacjami związkowymi podpisały również dwie spółki z Grupy PKP CARGO, tj.:

- PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. - na mocy zawartego w dniu 9 czerwca 2020 r. porozumienia w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 5%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia.
- PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. - na mocy zawartego w dniu 2 lipca 2020 r. porozumienia w okresie od 1 lipca do 30 września 2020 r. wymiar czasu pracy wszystkich pracowników został obniżony o 10%, z jednoczesnym proporcjonalnym obniżeniem przysługującego im w zamian wynagrodzenia.

Jednocześnie obie spółki zależne wystąpiły z wnioskiem o przyznanie świadczenia ze środków FGŚP na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników objętych obniżonym wymiarem czasu pracy w następstwie COVID-19. Grupa szacuje, że wsparcie z FGŚP wyniesie łącznie dla obu spółek około 17,8 mln zł.

6.2 Zmiany regulacji prawnych

Z dniem 12 maja 2020 r. weszła w życie zmiana Ustawy o transporcie kolejowym (u.t.k.) - ma ona wpływ na relacje pomiędzy przewoźnikiem kolejowym (PKP CARGO S.A.) a zarządcą, tj. CARGOTOR sp. z o.o. - wchodzącą w skład Grupy PKP CARGO. Nastąpiło ograniczenie możliwości wypłacania przez zarządcę dywidend na rzecz udziałowca będącego przewoźnikiem kolejowym w zakresie jednego ze strumieni dochodów zarządcy, tj. dochodu CARGOTOR sp. z o.o. pochodzącego z tytułu wykonywania zadań, o których mowa w art. 5 ust. 1 u.t.k. oraz ewentualnych (o ile zostały przyznane) środków publicznych przyznanych na realizację tych zadań. *A contrario*, dochód uzyskiwany przez CARGOTOR z innej działalności może być nadal przeznaczony na wypłatę dywidendy na rzecz PKP CARGO.

Kluczowe znaczenie dla oceny możliwości wypłaty na rzecz PKP CARGO dywidendy ma przedmiot działalności, z którego CARGOTOR sp. z o.o. wypracowałby zysk przeznaczony następnie na wypłatę dywidendy. CARGOTOR sp. z o.o. może bowiem prowadzić działalność w zakresie innym niż zadania zarządcy wskazane w art. 5 ust. 1 u.t.k. i uzyskiwać z tego tytułu dochody. Przewoźnik został pozbawiony prawa powoływania i odwoływania członków zarządu lub członków rady nadzorczej zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Należy przy tym uznać, że na mocy przepisu przejściowego art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 400, "Ustawa") w okresie do 12 sierpnia br. (3 miesiące od dnia wejścia w życie ww. ustawy), powołani przez PKP CARGO S.A. przed 12 maja 2020 r. członkowie Rady Nadzorczej CARGOTOR sp. z o.o. sprawowali swoje funkcje na dotychczasowych zasadach.

Zarząd jest w trakcie analizy wpływu Ustawy na Grupę PKP CARGO w dalszych okresach.

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

PKP CARGO S.A. oraz jej spółki zależne nie uczestniczyły w istotnych postępowaniach toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań oraz wierzycelności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych, poza ujawnionymi w skonsolidowanych sprawozdaniach finansowych, w pozostałych rezerwach ([Nota 5.9 SSF](#)) oraz zobowiązaniach warunkowych ([Nota 7.3 SSF](#)).

6.4 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w I półroczu 2020 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 7.1 SSF](#).

6.5 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

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

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

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

Niniejsze Sprawozdanie Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO zostało sporządzone przez Zarząd PKP CARGO S.A.

Zarząd Spółki

Czesław Warsewicz
Prezes Zarządu

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 19 sierpnia 2020 roku

OŚWIADCZENIE ZARZĄDU

w sprawie zgodności
Śródrocznego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za I półrocze 2020 r.,
Śródrocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO
za I półrocze 2020 r. oraz
Sprawozdania Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2020 r.

Ja niżej podpisany oświadczam, że wedle mojej najlepszej wiedzy, Śródroczne Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za I półrocze 2020 r., Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za I półrocze 2020 r. i dane porównywalne sporządzone zostały zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości oraz że odzwierciedlają w sposób prawdziwy, rzetelny i jasny sytuację majątkową i finansową oraz wynik finansowy PKP CARGO S.A. oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

Oświadczam ponadto, iż Sprawozdanie Zarządu z Działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w I półroczu 2020 r. zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć oraz sytuacji Grupy Kapitałowej PKP CARGO, w tym opis podstawowych zagrożeń i ryzyk.

Czesław
Warszewicz

Elektronicznie
podpisany przez
Czesław Warszewicz
Data: 2020.08.19
14:53:49 +02'00'

Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu

Leszek
Borowiec

Elektronicznie podpisany
przez Leszek Borowiec
Data: 2020.08.19 14:22:02
+02'00'

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Witold
Krzysztof
Bawor

Elektronicznie
podpisany przez Witold
Krzysztof Bawor
Data: 2020.08.19
14:48:44 +02'00'

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Stefan
Kozendra

Elektronicznie podpisany
przez Zenon Stefan
Kozendra
Data: 2020.08.19 14:31:41
+02'00'

Zenon Kozendra
Członek Zarządu



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

PKP CARGO S.A.

Biuro Rozwoju, Relacji Inwestorskich i Marketingu
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

telefon: +48 22 391-47-09

faks: +48 22 474-29-53

e-mail: relacje.inwestorskie@pkpcargo.com