

RAPORT KWARTALNY Q1 2021



Skonsolidowany raport kwartalny
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za I kwartał 2021 roku

Kwartalne Skrócone Skonsolidowane
Sprawozdanie Finansowe
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za okres 3 miesięcy zakończony
dnia 31 marca 2021 roku

sporządzone zgodnie z MSSF UE



Spis treści

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITAŁE WŁASNYM	4
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy	6
1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	8
1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
1.4 Wpływ pandemii COVID - 19 na działalność Grupy	9
1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	10
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	14
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 wycenianych metodą praw własności (MPW)	23
5.4 Zapasy	23
5.5 Należności handlowe	23
5.6 Pozostałe aktywa	24
5.7 Zobowiązania inwestycyjne	24
5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	24
5.9 Pozostałe rezerwy	25
5.10 Pozostałe zobowiązania	25
6. Instrumenty finansowe	26
6.1 Instrumenty finansowe	26
7. Noty pozostałe	29
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	29
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	30
7.3 Zobowiązania warunkowe	31
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	31
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	31

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020	
Przychody z tytułu umów z klientami	996,0	1 035,7	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(120,2)	(123,1)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(127,5)	(127,6)	
Usługi transportowe	(84,3)	(94,6)	
Pozostałe usługi	(85,9)	(91,0)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(414,4)	(441,6)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(69,7)	(73,9)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	10,4	6,1	<i>Nota 2.3</i>
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	104,4	90,0	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(175,4)	(195,6)	<i>Nota 2.2</i>
Zysk/ (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(71,0)	(105,6)	
Przychody i (koszty) finansowe	(15,6)	(33,8)	<i>Nota 2.4</i>
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	1,4	0,5	<i>Nota 5.3</i>
Zysk/ (strata) przed opodatkowaniem	(85,2)	(138,9)	
Podatek dochodowy	13,9	24,5	<i>Nota 3.1</i>
ZYSK/ (STRATA) NETTO	(71,3)	(114,4)	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY			
Wycena instrumentów zabezpieczających	(3,3)	(45,8)	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	0,6	8,7	<i>Nota 3.1</i>
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	11,4	(7,0)	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	8,7	(44,1)	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	8,7	(44,1)	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(62,6)	(158,5)	
Zysk/ (strata) netto przypadający:			
Zysk/ (strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	(71,3)	(114,4)	
Suma całkowitych dochodów przypadających:			
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	(62,6)	(158,5)	
Zysk/ (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)			
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	
Zysk/ (strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(1,59)	(2,56)	

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

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/03/2021	31/12/2020	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	4 280,7	4 245,0	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	857,8	875,6	<i>Nota 5.1</i>
Prawa do użytkowania aktywów	1 004,3	1 008,6	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	36,5	42,0	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	3,4	3,0	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	10,1	10,3	
Pozostałe aktywa	43,4	35,1	<i>Nota 5.6</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	193,1	177,8	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	6 429,3	6 397,4	
Zapasy	177,3	165,8	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	613,8	585,8	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	0,7	0,7	
Należności z tytułu podatku dochodowego	3,0	2,9	
Pozostałe aktywa	96,9	88,1	<i>Nota 5.6</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	124,6	306,0	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	1 016,3	1 149,3	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	2,2	12,7	
AKTYWA RAZEM	7 447,8	7 559,4	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	782,4	782,4	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(162,9)	(160,2)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	116,2	104,8	
Zyski zatrzymane	106,2	177,5	
Kapitał własny razem	3 081,2	3 143,8	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	2 046,7	2 101,8	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	1,6	1,5	
Zobowiązania inwestycyjne	155,6	145,5	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	682,6	684,3	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	5,8	5,7	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	90,0	90,7	<i>Nota 3.1</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	2 982,3	3 029,5	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	484,2	478,5	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	360,5	347,5	
Zobowiązania inwestycyjne	135,1	133,5	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	132,6	116,3	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	16,0	24,1	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe zobowiązania	255,9	286,2	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 384,3	1 386,1	
Zobowiązania razem	4 366,6	4 415,6	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 447,8	7 559,4	

KWARTALNE 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			
1/01/2021	2 239,3	782,4	(12,9)	(115,7)	(31,6)	104,8	177,5	3 143,8
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(71,3)	(71,3)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(2,7)	11,4	-	8,7
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(2,7)	11,4	(71,3)	(62,6)
31/03/2021	2 239,3	782,4	(12,9)	(115,7)	(34,3)	116,2	106,2	3 081,2
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	-	-	-	-	-	-	(114,4)	(114,4)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(37,1)	(7,0)	-	(44,1)
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(37,1)	(7,0)	(114,4)	(158,5)
31/03/2020	2 239,3	781,4	(12,2)	(75,0)	(27,6)	70,5	288,4	3 264,8

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(85,2)	(138,9)	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	175,4	195,6	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	12,7	15,8	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,3	1,3	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(1,4)	(5,5)	
Zmiany w kapitale obrotowym	(43,9)	35,1	
Pozostałe korekty	(0,1)	(0,6)	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	57,8	102,8	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(179,4)	(249,5)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	17,2	5,2	
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	0,4	1,6	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(161,8)	(242,7)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu	(34,9)	(35,8)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	24,3	18,2	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(72,8)	(77,6)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(12,0)	(14,9)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	17,9	12,7	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(1,0)	(0,8)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(78,5)	(98,2)	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(182,5)	(238,1)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	306,0	550,4	<i>Nota 4.3</i>
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	1,1	1,1	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	124,6	313,4	<i>Nota 4.3</i>
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>32,7</i>	<i>45,3</i>	<i>Nota 4.3</i>



NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO KWARTALNEGO 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). Podstawowe informacje o Jednostce dominującej zaprezentowano w tabeli poniżej.

Podstawowe informacje o Jednostce dominującej	
Nazwa	PKP CARGO S.A.
Siedziba	Polska
Adres zarejestrowanego biura Jednostki dominującej	ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
KRS	0000027702 - Sąd Rejestrowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, Polska
REGON	277586360
NIP	954-23-81-960

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

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej na dzień 31 marca 2021 roku zostały zaprezentowane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego za I kwartał 2021 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:



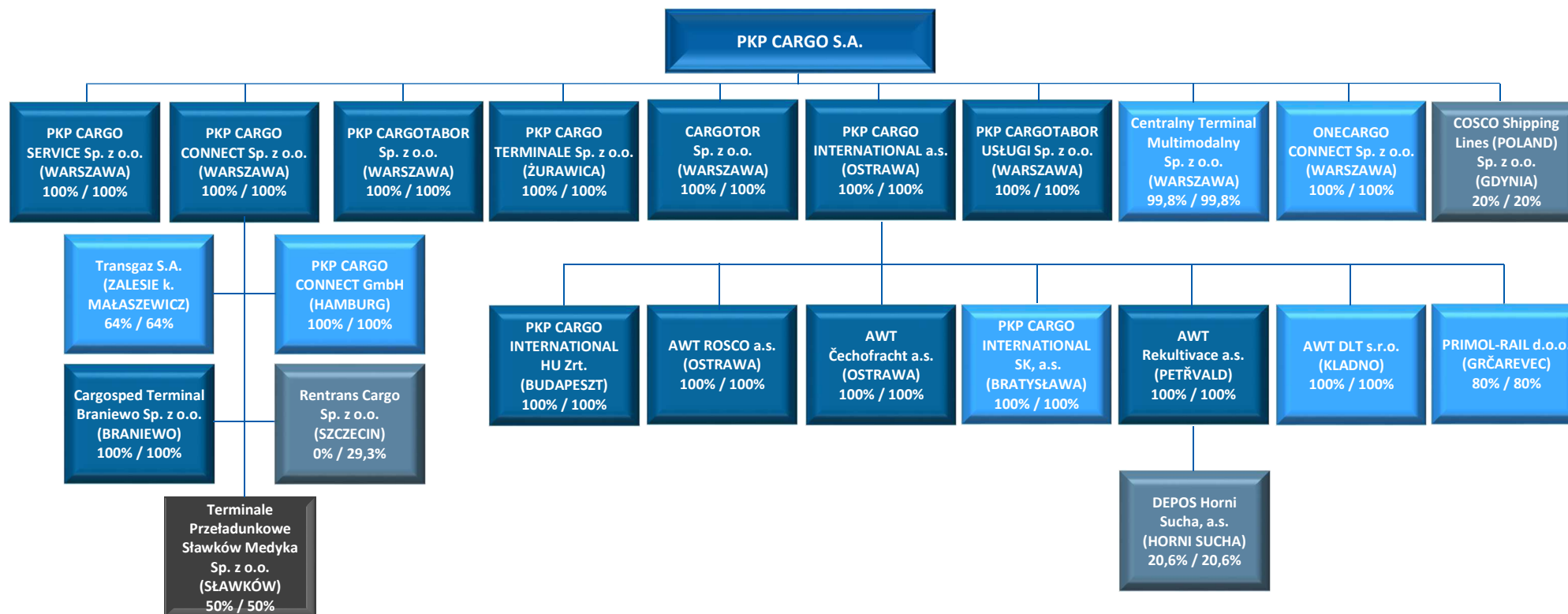
Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 19 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiadała udziały w 2 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.



W dniu 22 marca 2021 roku spółka zależna PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. zawarła umowę sprzedaży posiadanych udziałów w spółce Rentrans Cargo Sp. z o.o. za cenę 7,0 milionów złotych, w związku z czym Rentrans Cargo Sp. z o.o. przestała być podmiotem powiązany z Grupą PKP CARGO.



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 31 marca 2021 roku oraz 31 grudnia 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

1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Niniejsze Kwartałne 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 Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2018, poz. 757, "Rozporządzenie").

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie ze zbadanym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2020 roku sporządzonym według MSSF UE.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2021 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszego Kwartalnego 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 Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej instrumentów pochodnych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

W okresie śródrocznym działalność Grupy nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

W skład niniejszego Kwartalnego 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 Kwartałne 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:

- pozycje aktywów i zobowiązań według kursu wymiany na koniec okresu sprawozdawczego,
- 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.

W niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym, dla potrzeb wyceny sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych objętych konsolidacją, Grupa zastosowała następujące kursy walut:

Waluta	Pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej		Pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów i sprawozdania z przepływów pieniężnych	
	31/03/2021	31/12/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
EUR	4,6603	4,6148	4,5721	4,3963
CZK	0,1783	0,1753	0,1751	0,1691

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe nie podlegało badaniu biegłego rewidenta. Pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2020 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2020 roku sporządzonego według MSSF UE.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 20 maja 2021 roku.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

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

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

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSSF 4 „Umowy ubezpieczeniowe” - odroczenie MSSF 9	1 stycznia 2021 roku
Zmiany do MSSF 9 „Instrumenty finansowe”, MSR 39 „Instrumenty finansowe: ujmowanie i wycena”, MSSF 7 „Instrumenty finansowe - ujawnienie informacji”, MSSF 4 „Umowy ubezpieczeniowe”, MSSF 16 „Leasing” - reforma IBOR - faza 2	1 stycznia 2021 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

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różnią się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które według stanu na dzień 31 marca 2021 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 po 30 czerwca 2021 roku	1 kwietnia 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
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” i Instrukcji Praktycznej MSSF 2 - ujawnienia dotyczące polityki rachunkowości	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 8 „Zasady (polityka) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych i korygowanie błędów” - definicja wartości szacunkowych	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 12 „Podatek dochodowy” – podatek odroczone związany z aktywami i zobowiązaniami wynikającymi z pojedynczej transakcji	1 stycznia 2023 roku

1.4 Wpływ pandemii COVID - 19 na działalność Grupy

Utrata wartości aktywów trwałych Grupy

Na dzień 31 grudnia 2020 roku Grupa przeprowadziła testy na trwałą utratę wartości w odniesieniu do trzech ośrodków wypracowujących środki pieniężne zdefiniowanych na poziomie aktywów Jednostki dominującej, PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL. Wyniki przeprowadzonych testów nie wykazały konieczności aktualizacji wartości aktywów trwałych należących do Grupy.

W I kwartale 2021 roku Grupa odnotowała niższe wyniki finansowe od oczekiwanych na skutek przedłużającej się recesji gospodarczej spowodowanej pandemią COVID-19, mającej wpływ m.in. na niższy wolumen produkcji sektora hutniczego, wydobycia surowców czy przeładunków w portach morskich, przy obserwowanych jednocześnie niekorzystnych warunkach atmosferycznych przekładających się na opóźnienia w realizacji projektów budowlanych / infrastrukturalnych. Zarówno pandemia COVID-19, jak i niekorzystne warunki atmosferyczne spowodowały zatem zmniejszony popyt na przewozy wpływając na zwiększoną konkurencję cenową prowadzącą do spadku cen. Grupa przewiduje jednocześnie, że negatywny trend nie zostanie utrzymany w najbliższych miesiącach. Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej, krótkoterminowe odchylenia w realizacji przyjętych założeń nie mają istotnego wpływu na wyniki przeprowadzonych testów i konieczności dokonania dodatkowych odpisów z tytułu utraty wartości aktywów należących do Grupy na dzień 31 marca 2021 roku. Ocena ta opiera się na najlepszych szacunkach, wiedzy i danych dostępnych na dzień bilansowy. Istnieje jednak nadal niepewność, co do długoterminowych prognoz związanych z sytuacją gospodarczą, w związku z czym Zarząd Jednostki dominującej na bieżąco analizuje sytuację i w wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń szacunki te mogą ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

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 przeterminowanych należności handlowych prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej na dzień 31 marca 2021 roku nie uległ istotnej zmianie w stosunku do poprzednich okresów. Ponadto, część należności handlowych jest objęta zabezpieczeniami. Grupa jest w stałym kontakcie z kluczowymi kontrahentami i nie ma sygnałów świadczących o istotnym wzroście ryzyka niespłacalności należności. Grupa na bieżąco analizuje sytuację i w razie zaistnienia przesłanek dokona aktualizacji założeń przyjętych w modelu kalkulacji oczekiwanych strat kredytowych.

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

Wpływ na pozostałe koszty

Pozostałe koszty poniesione przez Grupę w I kwartale 2021 roku na profilaktykę związaną z COVID-19 wyniosły 0,9 miliona złotych i obejmowały głównie koszty poniesione na środki ochrony osobistej.

Sytuacja płynnościowa Grupy

W I kwartale 2021 roku Grupa kontynuowała działania zmierzające do średnioterminowego zapewnienia dostępności narzędzi wspierających finansowanie działalności operacyjnej i inwestycyjnej. Spowolnienie gospodarcze wywołane pandemią COVID-19 nie pozostało bez wpływu na wyniki Grupy w I kwartale 2021 roku w tym m.in. negatywny wpływ na płynność Grupy.

Niezależnie od tego, dzięki zapewnieniu krótko- i długoterminowych źródeł finansowania działalności operacyjnej i inwestycyjnej na dzień 31 marca 2021 roku Grupa posiadała zdolność do regulowania swoich zobowiązań w terminach ich wymagalności. Nadal aktualne pozostają ryzyka związane z trwającą pandemią COVID-19, które w momencie materializacji mogą wywrzeć dodatkowo negatywny wpływ na sytuację finansową Grupy.

Dodatkowe informacje dotyczące wpływu pandemii COVID-19 na działalność Grupy zostały opisane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego za I kwartał 2021 roku w [Rozdziale 6.1](#).

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2021 roku zmiana istotnych wielkości opartych na profesjonalnym osądzie oraz szacunkach dotyczyła:

- taboru kolejowego - na dzień 31 grudnia 2020 roku Grupa dokonała aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego w związku z odnotowanym na rynku wzrostem cen złomu będących podstawą wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego. Zwiększenie wartości rezydualnej i zmniejszenie podstawy naliczania odpisów amortyzacyjnych spowodowało spadek kosztów amortyzacji w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2021 roku o około 4,0 milionów złotych.
- aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego – w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2021 roku, w związku z poniesioną stratą podatkową, Grupa utworzyła aktywa od straty podatkowej w wysokości 3,6 milionów złotych. Na dzień 31 marca 2021 roku aktywa od strat podatkowych wynosiły 79,1 milionów złotych. Opracowane w Grupie wieloletnie prognozy finansowe wskazują, iż na dzień bilansowy nie występuje utrata wartości powyższych aktywów.
- rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych - zmiana rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 31 marca 2021 roku wynikała głównie ze zmiany rezerwy na niewykorzystane urlopy w wysokości 12,6 milionów złotych. Wycena rezerw na świadczenia pracownicze wycenianych metodą aktuariálną opiera się na założeniach przyjętych do wyceny na dzień 31 grudnia 2020 roku.
- praw do użytkowania aktywów oraz zobowiązań leasingowych zgodnie z MSSF 16 - kluczowe założenia przyjęte do wyceny umów leasingu dotyczą modelu ustalania stopy procentowej oraz okresu leasingu i amortyzacji prawa do użytkowania aktywów. W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2021 roku wartość praw do użytkowania aktywów ujętych w związku z zawarciem nowych lub modyfikacją już istniejących umów leasingu wynosiła 28,1 milionów złotych.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2021 roku nie miały miejsca zmiany 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 Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym.

3 miesiące zakończony 31/03/2021	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	73,2	0,4	189,0	529,6	792,2
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,3	-	0,2	37,9	38,4
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	2,7	38,5	39,4	80,6
Przychody przeładunkowe	-	-	-	32,1	32,1
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	0,1	-	9,4	9,5
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	13,3	13,3
Pozostałe przychody	0,3	5,1	2,6	21,9	29,9
Razem	73,8	8,3	230,3	683,6	996,0
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	16,1	16,1
Przez okres	73,8	8,3	230,3	667,5	979,9
Razem	73,8	8,3	230,3	683,6	996,0

3 miesiące zakończony 31/03/2020	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	84,7	0,3	226,1	519,5	830,6
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,3	0,1	0,2	32,2	32,8
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	1,7	36,2	33,7	71,6
Przychody przeładunkowe	0,4	-	-	38,2	38,6
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	0,6	19,4	20,0
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	14,3	14,3
Pozostałe przychody	0,4	3,4	2,5	21,5	27,8
Razem	85,8	5,5	265,6	678,8	1 035,7
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	16,3	16,3
Przez okres	85,8	5,5	265,6	662,5	1 019,4
Razem	85,8	5,5	265,6	678,8	1 035,7

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 w rozbiu na miejsce ich siedziby:

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
Polska	687,1	742,4
Czechy	119,8	131,8
Niemcy	70,3	53,5
Słowacja	21,3	19,3
Austria	18,4	15,2
Dania	16,7	13,7
Pozostałe kraje	62,4	59,8
Razem	996,0	1 035,7

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

	31/03/2021	31/12/2020
Polska	5 434,9	5 415,6
Czechy	770,6	779,6
Pozostałe kraje	6,2	5,5
Razem	6 211,7	6 200,7

Informacje o wiodących klientach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2021 roku oraz 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	31/03/2021	31/03/2020
Stan na początek okresu sprawozdawczego	24,2	18,6
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	36,0	37,9
Reklasyfikacja do należności	(23,6)	(17,7)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	36,6	38,8



2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
Zużycie paliwa trakcyjnego	(31,4)	(34,1)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(88,8)	(89,0)
Razem	(120,2)	(123,1)

Pozostałe usługi

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego	(20,5)	(21,4)
Czyszcze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(18,0)	(17,5)
Usługi telekomunikacyjne	(1,6)	(1,7)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(2,6)	(2,5)
Usługi informatyczne	(10,6)	(11,7)
Usługi przeładunkowe	(3,1)	(4,2)
Usługi rekultywacyjne	(13,2)	(18,6)
Pozostałe usługi	(16,3)	(13,4)
Razem	(85,9)	(91,0)

Koszty świadczeń pracowniczych

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
Wynagrodzenia	(306,5)	(324,0)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(64,4)	(67,6)
Koszty odpisów na ZFŚS	(7,8)	(9,4)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(10,5)	(13,5)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(0,8)	(1,3)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(24,4)	(25,8)
Razem	(414,4)	(441,6)

Pozostałe koszty

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(5,7)	(6,3)
Zużycie energii elektrycznej, gazu i wody	(14,9)	(13,4)
Zużycie materiałów	(18,4)	(23,5)
Podatki i opłaty	(8,8)	(8,8)
Wartość sprzedanych materiałów	(9,8)	(8,1)
Podróże służbowe	(6,4)	(7,4)
Pozostałe	(5,7)	(6,4)
Razem	(69,7)	(73,9)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
Amortyzacja taboru kolejowego	(124,0)	(136,4)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(18,6)	(20,2)
Amortyzacja praw do użytkowania aktywów	(30,8)	(35,8)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(2,0)	(3,2)
Razem	(175,4)	(195,6)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	3,0	0,7
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	5,7	2,7
Kary i odszkodowania	2,4	3,7
Rozwiązane pozostałe rezerwy	1,3	1,0
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	0,7	1,4
Wynik netto różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	3,4
Inne	1,8	1,1
Pozostałe przychody operacyjne razem	14,9	14,0
Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe	(0,8)	(1,0)
Kary i odszkodowania	(1,3)	(3,8)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(1,2)	(1,2)
Utworzone pozostałe rezerwy	(0,5)	(0,3)
Inne	(0,7)	(1,6)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(4,5)	(7,9)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	10,4	6,1

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
Przychody odsetkowe	0,2	1,1
Pozostałe	0,4	0,1
Przychody finansowe razem	0,6	1,2
Koszty odsetkowe	(13,1)	(17,8)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(2,6)	(3,5)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	(12,9)
Inne	(0,5)	(0,8)
Koszty finansowe razem	(16,2)	(35,0)
Przychody i (koszty) finansowe	(15,6)	(33,8)



3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
Bieżący podatek dochodowy		
Bieżące obciążenie podatkowe	(3,0)	(1,9)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	-	1,6
Odroczony podatek dochodowy		
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	16,9	24,8
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	13,9	24,5

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

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	0,6	8,7
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach ⁽¹⁾	(1,5)	1,3
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	(0,9)	10,0

⁽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 Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym prezentuje się następujące wartości:

	31/03/2021	31/12/2020
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	193,1	177,8
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(90,0)	(90,7)
Razem	103,1	87,1

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

3 miesiące zakończone 31/03/2021	1/01/2021	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	31/03/2021
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(151,2)	9,2	-	(1,4)	(143,4)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(9,7)	(0,6)	-	(0,1)	(10,4)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	13,3	1,9	-	-	15,2
Zapasy	(9,3)	(0,5)	-	-	(9,8)
Należności leasingowe	(2,1)	-	-	-	(2,1)
Należności handlowe	2,9	(1,7)	-	-	1,2
Rezerwy na świadczenia pracownicze	152,0	2,9	-	-	154,9
Pozostałe	15,7	2,1	0,6	-	18,4
Niewykorzystane straty podatkowe	75,5	3,6	-	-	79,1
Razem	87,1	16,9	0,6	(1,5)	103,1

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

3 miesiące zakończone 31/03/2020	1/01/2020	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	31/03/2020
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(167,0)	(1,2)	-	1,4	(166,8)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(6,0)	(0,3)	-	-	(6,3)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	17,0	0,2	-	-	17,2
Zapasy	(4,7)	-	-	-	(4,7)
Należności leasingowe	(2,1)	-	-	-	(2,1)
Należności handlowe	1,7	0,9	-	(0,1)	2,5
Rezerwy na świadczenia pracownicze	148,9	2,6	-	-	151,5
Pozostałe	(2,0)	2,8	8,7	-	9,5
Niewykorzystane straty podatkowe	35,6	19,8	-	-	55,4
Razem	21,4	24,8	8,7	1,3	56,2

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 31 marca 2021 roku

Rok	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	77,7	194,7	129,3	14,4	416,1

W oparciu o istniejące w Grupie wieloletnie prognozy Zarząd Jednostki dominującej na dzień 31 marca 2021 roku ocenia ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów jako niskie.

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 31 grudnia 2020 roku

Rok	2022	2023	2024	2025	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	0,7	85,3	195,4	115,5	396,9

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:

	31/03/2021	31/12/2020
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	11,8	11,7
AWT Čechofracht a.s.	14,9	14,6
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	3,8	3,8
Razem	30,5	30,1

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 marca 2021 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2021	2022	2023	2024	2025	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	8,7	6,5	6,8	4,9	3,6	30,5

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 grudnia 2020 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2021	2022	2023	2024	2025	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	8,6	6,4	6,7	4,8	3,6	30,1

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 i dotyczą głównie nieruchomości oraz taboru kolejowego.

Pozycje w walutach

31/03/2021	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	974,2	643,0	-	1 617,2
Leasing	775,1	101,7	36,9	913,7
Razem	1 749,3	744,7	36,9	2 530,9

31/12/2020	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	999,2	660,1	-	1 659,3
Leasing	772,6	113,7	34,7	921,0
Razem	1 771,8	773,8	34,7	2 580,3

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

3 miesiące zakończone 31/03/2021	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2021	1 659,3	921,0	2 580,3
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	24,3	7,6	31,9
Modyfikacje istniejących umów	-	20,5	20,5
Leasing zwrotny	-	5,2	5,2
Koszty transakcyjne	0,4	-	0,4
Naliczenie odsetek	3,5	8,1	11,6
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(72,8)	(34,9)	(107,7)
Zapłacone odsetki	(3,5)	(8,5)	(12,0)
Koszty transakcyjne	(0,4)	-	(0,4)
Pozostałe	-	(8,4)	(8,4)
Wycena walutowa	5,8	0,3	6,1
Różnice kursowe z przeliczenia	0,6	2,8	3,4
31/03/2021	1 617,2	913,7	2 530,9
Długoterminowe	1 266,2	780,5	2 046,7
Krótkoterminowe	351,0	133,2	484,2
Razem	1 617,2	913,7	2 530,9

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

3 miesiące zakończone 31/03/2020	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2020	1 626,2	996,5	2 622,7
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	18,2	21,3	39,5
Modyfikacje istniejących umów	-	13,5	13,5
Koszty transakcyjne	0,6	-	0,6
Naliczenie odsetek	7,7	9,4	17,1
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(77,6)	(35,8)	(113,4)
Zapłacone odsetki	(7,8)	(7,1)	(14,9)
Pozostałe	-	(4,8)	(4,8)
Wycena walutowa	38,8	9,5	48,3
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,6)	(1,5)	(2,1)
31/03/2020	1 605,5	1 001,0	2 606,5
Długoterminowe	1 331,7	843,1	2 174,8
Krótkoterminowe	273,8	157,9	431,7
Razem	1 605,5	1 001,0	2 606,5

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

Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów		31/03/2021	31/03/2020
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	7,3	10,2
Przychody odsetkowe z tytułu leasingu	Przychody finansowe	0,1	0,1
Koszty z tytułu:			
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(9,3)	(9,1)
Leasingu aktywów niskiej wartości	Pozostałe usługi	(0,9)	(1,0)
Zmiennych opłat leasingowych nieujętych w wycenie zobowiązań leasingowych	Pozostałe usługi	(0,8)	(0,5)

Warunki umów kredytowych

Jak szerzej opisano w Nocie 4.1 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2020 roku 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. 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. Ostatnia weryfikacja wskaźników miała miejsce na dzień 31 grudnia 2020 roku. Przed dniem bilansowym Jednostka dominująca uzyskała od kredytodawców jednorazowe zwolnienie z obowiązku spełnienia wymogu dotyczącego utrzymania wskaźników zadłużenia netto/EBITDA wyliczanych w oparciu o jednostkowe i skonsolidowane dane finansowe. W przypadku umów z dwoma bankami finansującymi powyższe zwolnienie było uwarunkowane wymogiem, aby poziom wskaźników zadłużenia netto/EBITDA na bazie skonsolidowanych danych Grupy PKP CARGO nie przekroczył wartości 4,0. Powyższy warunek został spełniony na dzień 31 grudnia 2020 roku i tym samym nie istniała konieczność przeklasyfikowania zobowiązań z tytułu kredytów z części długoterminowej do krótkoterminowej. W przypadku pozostałych spółek zależnych nie zaszła potrzeba występowania do instytucji finansujących o zwolnienie z obowiązku spełniania jakiegokolwiek z warunków określonych w umowach kredytowych na dzień 31 grudnia 2020 roku. Istotny wpływ na wartość osiąganych w kolejnych okresach wskaźników z umów kredytowych może mieć sytuacja gospodarcza związana m.in. ze skutkami pandemii COVID-19. W przypadku dalszego spowolnienia gospodarczego istnieje ryzyko niespełnienia 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	31/03/2021	31/12/2020
Kredyt w rachunku bieżącym ⁽¹⁾	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2021	PLN	83,4	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	19/12/2021	PLN	100,0	99,9
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	25/06/2021	PLN	10,0	10,0
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	31/05/2021	PLN	2,3	10,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	09/07/2021	PLN	1,6	1,6
Linia leasingowa	Millennium Leasing Sp. z o.o.	02/12/2021	PLN	29,0	38,7
Razem				226,3	260,2

⁽¹⁾ W dniu 17 maja 2021 roku Jednostka dominująca podpisała aneks nr 3 do umowy o kredyt w rachunku bieżącym przedłużający okres dostępności kredytu do dnia 24 maja 2022 roku.

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	31/03/2021	31/12/2020
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 31 marca 2021 roku oraz na dzień 31 grudnia 2020 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 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2021 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

Zmiany w kapitale zapasowym i zyskach zatrzymanych

W dniu 31 marca 2021 roku Zarząd Jednostki dominującej podjął uchwałę dotyczącą rekomendacji w zakresie pokrycia straty za 2020 rok wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	31/03/2021	31/12/2020
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	116,5	134,0
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	8,1	171,6
Inne środki pieniężne	-	0,4
Razem	124,6	306,0
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>32,7</i>	<i>49,1</i>

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

3 miesiące zakończone 31/03/2021	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2021	7 044,0	945,2	479,4	100,7	44,6	78,3	1 648,2
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	78,1	78,1
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	99,4	99,4
Rozliczenie środków trwałych w budowie	172,7	0,2	1,2	-	0,2	(174,3)	(172,7)
Dotacja do aktywów trwałych	(16,4)	-	(0,5)	-	-	(1,2)	(1,7)
Sprzedaż	(3,7)	-	(0,1)	(1,1)	-	-	(1,2)
Leasing zwrotny	-	-	(5,2)	-	-	-	(5,2)
Likwidacja	(66,3)	(1,1)	(4,1)	(0,1)	(0,6)	(0,7)	(6,6)
Różnice kursowe	13,5	2,6	0,8	0,6	0,1	0,7	4,8
Pozostałe	1,1	-	-	-	-	-	-
31/03/2021	7 144,9	946,9	471,5	100,1	44,3	80,3	1 643,1
Skumulowane umorzenie							
1/01/2021	(2 612,9)	(295,9)	(345,3)	(84,7)	(38,9)	-	(764,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(124,0)	(9,8)	(7,4)	(0,9)	(0,5)	-	(18,6)
Sprzedaż	3,0	-	0,1	1,1	-	-	1,2
Leasing zwrotny	-	-	0,2	-	-	-	0,2
Likwidacja	61,5	1,1	4,0	0,1	0,6	-	5,8
Różnice kursowe	(4,1)	(0,8)	(0,4)	(0,5)	-	-	(1,7)
Pozostałe	(0,6)	(0,1)	(0,2)	-	-	-	(0,3)
31/03/2021	(2 677,1)	(305,5)	(349,0)	(84,9)	(38,8)	-	(778,2)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2021	(186,1)	(2,4)	(1,7)	-	-	(3,7)	(7,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Wykorzystanie odpisu	0,2	-	-	-	-	0,7	0,7
Różnice kursowe	(1,2)	-	-	-	-	-	-
31/03/2021	(187,1)	(2,4)	(1,7)	-	-	(3,0)	(7,1)
Wartość netto							
1/01/2021	4 245,0	646,9	132,4	16,0	5,7	74,6	875,6
31/03/2021	4 280,7	639,0	120,8	15,2	5,5	77,3	857,8

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

3 miesiące zakończone 31/03/2020	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	-	-	-	-	-	102,3	102,3
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	78,7	78,7
Rozliczenie środków trwałych w budowie	131,3	6,5	8,7	0,4	0,2	(147,1)	(131,3)
Dotacja do aktywów trwałych	(11,4)	-	-	-	-	(1,5)	(1,5)
Sprzedaż	(11,0)	(0,4)	(0,3)	(1,3)	-	-	(2,0)
Likwidacja	(39,9)	-	(0,3)	-	-	-	(0,3)
Przeklasyfikowanie do APS	(40,0)	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(3,8)	(0,2)	(0,3)	(0,2)	-	(0,2)	(0,9)
Pozostałe	(0,5)	(0,1)	0,1	-	-	-	-
31/03/2020	6 871,7	922,2	443,7	98,5	44,1	105,4	1 613,9
Skumulowane umorzenie							
1/01/2020	(2 310,2)	(262,0)	(309,7)	(81,0)	(36,8)	-	(689,5)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(136,4)	(8,4)	(9,7)	(1,2)	(0,9)	-	(20,2)
Sprzedaż	5,0	-	0,3	1,3	-	-	1,6
Likwidacja	38,0	-	0,3	-	-	-	0,3
Przeklasyfikowanie do APS	14,7	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	1,8	0,1	0,1	0,2	-	-	0,4
Pozostałe	-	(0,1)	(0,5)	-	-	-	(0,6)
31/03/2020	(2 387,1)	(270,4)	(319,2)	(80,7)	(37,7)	-	(708,0)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2020	(207,2)	(2,4)	(1,7)	-	-	(2,9)	(7,0)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Wykorzystanie odpisu	2,8	-	-	-	-	-	-
Przeklasyfikowanie do APS	3,1	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(5,8)	-	-	-	-	-	-
31/03/2020	(207,1)	(2,4)	(1,7)	-	-	(2,9)	(7,0)
Wartość netto							
1/01/2020	4 329,6	652,0	124,4	18,6	7,1	70,3	872,4
31/03/2020	4 277,5	649,4	122,8	17,8	6,4	102,5	898,9

5.2 Prawa do użytkowania aktywów

Zmiana stanu praw do użytkowania aktywów

3 miesiące zakończone 31/03/2021	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2021	467,2	792,1	29,1	17,6	1,9	1 307,9
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	-	1,0	3,8	0,3	2,5	7,6
Modyfikacje umów	-	20,5	-	-	-	20,5
Leasing zwrotny	-	-	5,0	-	-	5,0
Zwrot przedmiotu leasingu	(7,9)	(6,4)	(0,1)	(0,1)	-	(14,5)
Pozostałe	-	(0,1)	-	-	-	(0,1)
Różnice kursowe z przeliczenia	2,7	0,7	0,3	0,1	-	3,8
31/03/2021	462,0	807,8	38,1	17,9	4,4	1 330,2
Skumulowane umorzenie						
1/01/2021	(157,5)	(122,8)	(8,7)	(9,7)	(0,6)	(299,3)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(13,7)	(14,5)	(1,3)	(1,2)	(0,1)	(30,8)
Zwrot przedmiotu leasingu	5,7	1,0	-	-	-	6,7
Pozostałe	(0,1)	(0,9)	-	-	-	(1,0)
Różnice kursowe z przeliczenia	(1,1)	(0,3)	(0,1)	-	-	(1,5)
31/03/2021	(166,7)	(137,5)	(10,1)	(10,9)	(0,7)	(325,9)
Wartość netto						
1/01/2021	309,7	669,3	20,4	7,9	1,3	1 008,6
31/03/2021	295,3	670,3	28,0	7,0	3,7	1 004,3

3 miesiące zakończone 31/03/2020	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	10,9	9,8	0,2	0,4	-	21,3
Modyfikacje umów	3,0	10,7	-	-	-	13,7
Naprawy okresowe taboru	0,3	-	-	-	-	0,3
Zwrot przedmiotu leasingu	(0,3)	(4,9)	(0,1)	-	-	(5,3)
Pozostałe	(0,8)	0,6	-	-	-	(0,2)
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,9)	(0,3)	(0,1)	-	-	(1,3)
31/03/2020	462,8	782,9	23,7	18,9	1,7	1 290,0
Skumulowane umorzenie						
1/01/2020	(109,2)	(61,8)	(4,9)	(6,4)	(0,4)	(182,7)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(16,5)	(16,8)	(0,8)	(1,5)	(0,2)	(35,8)
Zwrot przedmiotu leasingu	0,1	1,0	-	-	-	1,1
Pozostałe	-	(0,5)	-	-	-	(0,5)
Różnice kursowe z przeliczenia	0,3	0,1	-	-	-	0,4
31/03/2020	(125,3)	(78,0)	(5,7)	(7,9)	(0,6)	(217,5)
Wartość netto						
1/01/2020	341,4	705,2	18,8	12,1	1,3	1 078,8
31/03/2020	337,5	704,9	18,0	11,0	1,1	1 072,5

5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Zestawienie inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	31/03/2021	31/12/2020
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	1,3	1,2
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	21,3	21,2
Transgaz S.A.	6,7	6,3
Rentrans Cargo Sp. z o.o.	-	7,0
PKP CARGO CONNECT GmbH	0,3	0,2
PKP CARGO INTERNATIONAL SK a. s.	3,0	2,8
PRIMOL-RAIL d.o.o.	2,6	2,1
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	1,3	1,2
Razem	36,5	42,0

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
Stan na początek okresu sprawozdawczego	42,0	40,4
Sprzedaż udziałów	(7,0)	-
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	1,4	0,5
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	0,1	0,3
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	36,5	41,2

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	31/03/2021	31/12/2020
Zapasy strategiczne	32,6	33,7
Tabor w trakcie kasacji	41,7	40,3
Pozostałe zapasy	106,8	97,2
Odpisy aktualizujące	(3,8)	(5,4)
Zapasy netto	177,3	165,8

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	31/03/2021	31/12/2020
Należności handlowe	759,9	738,0
Odpis aktualizujący należności	(142,7)	(149,2)
Razem	617,2	588,8
Aktywa długoterminowe	3,4	3,0
Aktywa krótkoterminowe	613,8	585,8
Razem	617,2	588,8



5.6 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	31/03/2021	31/12/2020
Aktywa finansowe		
Udziały w jednostkach nienotowanych	5,6	5,6
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	26,8	24,0
Ubezpieczenia	6,7	7,0
Usługi informatyczne	6,1	8,1
Wykup świadczeń przejazdowych	9,3	0,2
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	3,4	2,3
Inne	1,2	1,9
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	33,5	35,6
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	6,3	-
Inne	12,0	12,6
Aktywa niematerialne		
Licencje	24,3	20,8
Inne aktywa niematerialne	0,3	0,3
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	4,8	4,8
Razem	140,3	123,2
Aktywa długoterminowe	43,4	35,1
Aktywa krótkoterminowe	96,9	88,1
Razem	140,3	123,2

5.7 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	31/03/2021	31/12/2020
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	283,0	260,5
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	1,1	9,8
Pozostałe	6,6	8,7
Razem	290,7	279,0
Zobowiązania długoterminowe	155,6	145,5
Zobowiązania krótkoterminowe	135,1	133,5
Razem	290,7	279,0

5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Struktura rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

	31/03/2021	31/12/2020
Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia		
Odprawy emerytalne i rentowe	233,3	234,5
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	179,6	179,3
Świadczenia przejazdowe	40,4	40,3
Odprawy pośmiertne	7,1	7,3
Pozostałe świadczenia pracownicze		
Nagrody jubileuszowe	308,8	310,5
Pozostałe świadczenia pracownicze (niewykorzystane urlopy / premie)	46,0	28,7
Razem	815,2	800,6
Rezerwy długoterminowe	682,6	684,3
Rezerwy krótkoterminowe	132,6	116,3
Razem	815,2	800,6

5.9 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	31/03/2021	31/12/2020
Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych	-	0,4
Rezerwa na rekultywację	6,5	6,4
Inne rezerwy ⁽¹⁾	15,3	23,0
Razem	21,8	29,8
Rezerwy długoterminowe	5,8	5,7
Rezerwy krótkoterminowe	16,0	24,1
Razem	21,8	29,8

⁽¹⁾ Spadek pozycji wynikał głównie z wykorzystania rezerw w związku z realizacją warunków porozumienia, regulującego kwestie roszczeń spornych objętych postępowaniami sądowymi, zawartego przez Jednostkę dominującą z kontrahentami.

5.10 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	31/03/2021	31/12/2020
Zobowiązania finansowe		
Forwardy walutowe	2,1	2,7
Cash pool	1,2	1,1
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	33,7	46,5
Zobowiązania publicznoprawne	104,5	121,5
Rozrachunki z pracownikami	91,7	97,0
Otrzymane dotacje	1,3	1,6
Pozostałe rozrachunki	14,2	8,8
Rozliczenia z tytułu VAT	3,7	5,3
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	3,5	1,7
Razem	255,9	286,2
Zobowiązania krótkoterminowe	255,9	286,2
Razem	255,9	286,2



6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/03/2021	31/12/2020
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	5,6	5,6
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	617,2	588,8
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych		-	0,1
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	Nota 5.6	6,3	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	124,6	306,0
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		10,8	11,0
Razem		764,5	911,5

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/03/2021	31/12/2020
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	Nota 5.10	2,1	2,7
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	642,9	660,0
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	48,4	53,1
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	974,3	999,3
Zobowiązania handlowe		362,1	349,0
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.7	290,7	279,0
Cash pool	Nota 5.10	1,2	1,1
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	865,3	867,9
Razem		3 187,0	3 212,1

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

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2021 roku do 31 marca 2021 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 zabezpieczoną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 31 marca 2021 roku Grupa ustanowiła następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2035 roku. Na dzień 31 marca 2021 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 138,0 milionów EUR stanowiąca równowartość 642,9 milionów złotych.
- leasingi denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do maja 2024 roku. Na dzień 31 marca 2021 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 10,4 milionów EUR stanowiąca równowartość 48,4 milionów złotych
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2022 roku. Na dzień 31 marca 2021 roku wartość zobowiązań z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 2,1 milionów złotych.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 31 marca 2021 roku oraz 31 grudnia 2020 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	31/03/2021		31/12/2020	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	-	-	-	-
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	5,6	-	5,6
Zobowiązania				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	2,1	-	2,7	-

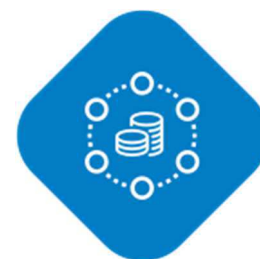
Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

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 przedsięwzięcia 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, Grupa nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że wartość godziwa tych instrumentów finansowych na dzień 31 marca 2021 roku oraz na dzień 31 grudnia 2020 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2021 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 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 wyniku i pozostałych całkowitych dochodów według kategorii instrumentów finansowych

3 miesiące zakończony 31/03/2021	Instrumenty finansowe zabezpieczające	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	(1,1)	0,1	0,1	(3,5)	(7,7)	(12,1)
Różnice kursowe	-	0,2	-	(0,1)	(0,3)	(0,2)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	4,9	-	-	-	4,9
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,4)	-	(0,4)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(3,7)	-	-	-	-	(3,7)
Zysk / (strata) brutto	(4,8)	5,2	0,1	(4,0)	(8,0)	(11,5)
Zmiana wyceny	(3,3)	-	-	-	-	(3,3)
Pozostałe całkowite dochody	(3,3)	-	-	-	-	(3,3)

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2021 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (3,7) milionów złotych.

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2021 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmowała zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 0,6 milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie (4,2) milionów złotych oraz zobowiązań z tytułu leasingu w kwocie 0,3 miliona złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

3 miesiące zakończony 31/03/2020	Instrumenty finansowe zabezpieczające	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	(0,6)	1,4	0,1	(7,9)	(9,4)	(16,4)
Różnice kursowe	-	10,2	-	(10,1)	(9,5)	(9,4)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	1,7	-	-	-	1,7
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,6)	-	(0,6)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	0,1	-	-	-	-	0,1
Zysk / (strata) brutto	(0,5)	13,3	0,1	(18,6)	(18,9)	(24,6)
Zmiana wyceny	(45,8)	-	-	-	-	(45,8)
Pozostałe całkowite dochody	(45,8)	-	-	-	-	(45,8)

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 0,1 miliona złotych.

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2020 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmowała zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie (13,1) milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie (32,7) milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2021 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 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 powiązanymi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupą PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązanymi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2021 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z następujących grup kapitałowych: PGE, JSW, Azoty oraz ENEA. W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2021 roku najistotniejszymi dostawcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy PKN Orlen.

Transakcje z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP

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

	3 miesiące zakończone 31/03/2021		31/03/2021	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	17,7	0,3	592,6
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	1,5	5,6	1,5	2,7
Jednostki stowarzyszone	0,1	-	0,1	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	6,5	120,6	2,5	59,1

	3 miesiące zakończone 31/03/2020		31/12/2020	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	19,0	1,2	589,4
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	1,2	5,2	0,1	1,7
Jednostki stowarzyszone	-	0,1	-	0,2
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	4,1	124,8	2,5	61,1

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

W ramach Grupy 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 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 Grupa posiadała rozrachunki z tytułu cash pool ujawnione w **Nocie 5.10** niniejszego Kwartalnego 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	
	3 miesiące zakończony 31/03/2021	3 miesiące zakończony 31/03/2020	3 miesiące zakończony 31/03/2021	3 miesiące zakończony 31/03/2020
Świadczenia krótkoterminowe	0,7	0,7	1,4	1,5
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	0,1	-	-
Razem	0,7	0,8	1,4	1,5

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2021	3 miesiące zakończony 31/03/2020	3 miesiące zakończony 31/03/2021	3 miesiące zakończony 31/03/2020
Świadczenia krótkoterminowe	0,3	0,3	-	0,4
Razem	0,3	0,3	-	0,4

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2021	3 miesiące zakończony 31/03/2020	3 miesiące zakończony 31/03/2021	3 miesiące zakończony 31/03/2020
Świadczenia krótkoterminowe	1,7	1,8	4,1	4,4
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	-	0,1	0,2
Razem	1,7	1,8	4,2	4,6

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2021 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 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

	31/03/2021	31/12/2020
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia i napraw taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	787,8	856,4
Zobowiązania umowne z tytułu nierozpoczętych umów leasingowych	0,9	5,9
Razem	788,7	862,3

Zobowiązania umowne dotyczące nabycia niefinansowych aktywów trwałych wynikają głównie z realizacji umów zawartych w poprzednich okresach. Na realizację wykazanych na dzień 31 marca 2021 roku zobowiązań umownych Grupie zostało przyznane dofinansowanie ze środków pomocowych Unii Europejskiej w wysokości około 155,6 milionów złotych.

7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	31/03/2021	31/12/2020
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	101,3	93,9
Pozostałe zobowiązania warunkowe	112,4	114,9
Razem	213,7	208,8

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 31 marca 2021 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 oraz gwarancje akcyzowe.

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 notcie 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

Po dniu bilansowym nie wystąpiły istotne zdarzenia mające wpływ na działalność Grupy, za wyjątkiem zdarzeń opisanych w **Nocie 4.1** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 20 maja 2021 roku.



Zarząd Jednostki dominującej

Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Piotr Wasaty
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 20 maja 2021 roku

Kwartalna Informacja Finansowa
PKP CARGO S.A.
za okres 3 miesięcy
zakończony dnia 31 marca 2021 roku



KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
Przychody z tytułu umów z klientami	721,7	743,6
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(108,1)	(109,7)
Usługi dostępu do infrastruktury	(123,4)	(126,3)
Pozostałe usługi	(80,2)	(74,3)
Koszty świadczeń pracowniczych	(314,6)	(338,9)
Pozostałe koszty	(40,8)	(42,4)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	7,1	2,7
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	61,7	54,7
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(139,0)	(157,7)
Zysk/(strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(77,3)	(103,0)
Przychody i (koszty) finansowe	(12,4)	(21,2)
Zysk/(strata) przed opodatkowaniem	(89,7)	(124,2)
Podatek dochodowy	15,7	21,8
ZYSK/(STRATA) NETTO	(74,0)	(102,4)
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY		
Wycena instrumentów zabezpieczających	(3,8)	(44,2)
Podatek dochodowy	0,7	8,4
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(3,1)	(35,8)
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(3,1)	(35,8)
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(77,1)	(138,2)
Zysk/(strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)		
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917
Zysk/(strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(1,65)	(2,29)

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/03/2021	31/12/2020
AKTYWA		
Tabor kolejowy	3 843,0	3 809,2
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	467,5	474,7
Prawa do użytkowania aktywów	636,3	641,5
Inwestycje w jednostkach powiązanych	840,0	840,0
Należności leasingowe	24,0	24,4
Aktywa finansowe	4,9	4,9
Pozostałe aktywa	30,8	22,6
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	148,1	131,6
Aktywa trwałe razem	5 994,6	5 948,9
Zapasy	94,3	95,0
Należności handlowe	388,3	366,5
Należności leasingowe	1,7	2,8
Należności z tytułu podatku dochodowego	1,8	1,8
Aktywa finansowe	-	2,3
Pozostałe aktywa	68,0	56,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	31,3	180,5
Aktywa obrotowe razem	585,4	705,4
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	2,2	12,7
AKTYWA RAZEM	6 582,2	6 667,0
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA		
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	744,7	744,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	(142,6)	(139,5)
Zyski zatrzymane	40,3	114,3
Kapitał własny razem	2 881,7	2 958,8
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 828,3	1 897,6
Zobowiązania inwestycyjne	153,3	143,0
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	603,9	606,1
Zobowiązania długoterminowe razem	2 585,5	2 646,7
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	370,6	353,7
Zobowiązania handlowe	225,3	215,6
Zobowiązania inwestycyjne	187,6	141,3
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	102,5	93,7
Pozostałe rezerwy	5,6	13,0
Pozostałe zobowiązania finansowe	44,3	2,7
Pozostałe zobowiązania	179,1	241,5
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 115,0	1 061,5
Zobowiązania razem	3 700,5	3 708,2
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 582,2	6 667,0

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Pozostałe składniki kapitału własnego						Kapitał własny razem
	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających	Zyski zatrzymane	
1/01/2021	2 239,3	744,7	(12,9)	(92,6)	(34,0)	114,3	2 958,8
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(74,0)	(74,0)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(3,1)	-	(3,1)
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(3,1)	(74,0)	(77,1)
31/03/2021	2 239,3	744,7	(12,9)	(92,6)	(37,1)	40,3	2 881,7
1/01/2020	2 239,3	744,7	(12,2)	(55,8)	6,2	288,2	3 210,4
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(102,4)	(102,4)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(35,8)	-	(35,8)
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(35,8)	(102,4)	(138,2)
31/03/2020	2 239,3	744,7	(12,2)	(55,8)	(29,6)	185,8	3 072,2

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	3 miesiące zakończone 31/03/2021	3 miesiące zakończone 31/03/2020
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej		
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(89,7)	(124,2)
Korekty		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	139,0	157,7
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	9,5	14,0
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,1	0,3
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	-	(3,8)
Zmiany w kapitale obrotowym	(36,0)	110,2
Pozostałe korekty	0,1	(5,7)
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	23,0	148,5
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(131,8)	(234,5)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	10,0	4,0
Wydatki z tytułu nabycia udziałów w jednostkach powiązanych	(33,0)	-
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	1,6	1,4
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(153,2)	(229,1)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej		
Wydatki z tytułu leasingu	(18,6)	(19,1)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	16,6	18,2
Spłata kredytów / pożyczek	(67,3)	(72,5)
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(9,5)	(12,1)
Dotacje otrzymane	16,4	11,3
Wpływy / (wypływy) w ramach cash pool	44,5	(25,3)
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(1,1)	(0,8)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(19,0)	(100,3)
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(149,2)	(180,9)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	180,5	380,0
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	31,3	199,1
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	19,8	31,1

Pozostałe informacje
do skonsolidowanego raportu kwartalnego
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za I kwartał 2021 roku



POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO ZA I KWARTAŁ 2021 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	16
4.1 Otoczenie makroekonomiczne	16
4.2 Działalność przewozowa	28
4.3 Pozostałe usługi	39
4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia	40
4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO	41
4.6 Istotne informacje i zdarzenia.....	42
5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	43
5.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	43
5.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	51
5.3 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	52
5.4 Informacje o majątku produkcyjnym	52
6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	54
6.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy	54
6.2 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	54
6.3 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi	54
6.4 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek.....	54
6.5 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	54

SPIS TABEL

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	8
Tabela 2 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu	9
Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu	11
Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu	12
Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu	12
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 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 31 marca 2021 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	15
Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w 2020 r.	32
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2021 r. i 2020 r.	36
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2021 r. i 2020 r.	36
Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za I kwartał 2021 r. i 2020 r.	37
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 3 miesiące 2021 r. w porównaniu do 3 miesięcy 2020 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)	41
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	43
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	44
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r.	50
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2021 r. oraz 31.12.2020 r.	53

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 31.03.2021 r.....	6
Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 31.03.2021 r.....	6
Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2014-2020 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2021-2022 - dane niewyrównane sezonowo.....	17
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2014-2020 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2021-2022 – dane niewyrównane sezonowo.....	18
Rysunek 5 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA w porównaniu do RB ...	22
Rysunek 6 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).....	23
Rysunek 7 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2021 (mln ton).....	29
Rysunek 8 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2021 (mld tkm).....	29
Rysunek 9 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2021	30
Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2021	30
Rysunek 11 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2021 r.	31
Rysunek 12 Udziały gałęzi transportu w czeskim rynku przewozów towarowych w 2020 r.	33
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mln ton)	33
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2020 (mld tkm).....	33
Rysunek 15 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2020*	34
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2020*	35
Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I kwartale 2021 r. (btkm)	35
Rysunek 18 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2021 r. oraz 2020 r.	40
Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 3 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (w mln zł)	45
Rysunek 20 Struktura aktywów – stan na 31.03.2021 r. oraz 31.12.2020 r.	46
Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 3 miesięcy 2021 r. (w mln zł).....	46
Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.03.2021 r. oraz 31.12.2020 r.	47
Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 3 miesięcy 2021 r. (w mln zł).....	48
Rysunek 24 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2021 r. (w mln zł)	49
Rysunek 25 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 31.03.2021 r. oraz 31.12.2020 r.	52

1. Wstęp

Szanowni Państwo,

Pierwszy kwartał 2021 roku był okresem stabilizowania działalności operacyjnej spółki. Wyniki na wszystkich poziomach Grupy były lepsze od wyników w analogicznym okresie roku ubiegłego. I tak EBITDA wyniosła 104,4 mln zł i była wyższa o 16% od osiągniętej w I kwartale 2020 r. a strata operacyjna (EBIT) wyniosła 71 mln zł i była niższa o blisko 33% aniżeli w analogicznym okresie roku ubiegłego. To było możliwe dzięki przede wszystkim poprawie efektywności działalności operacyjno-procesowej. Zauważalny był również wzrost przewozów i przychodów z działalności na rynkach zagranicznych poza macierzystymi (Polska, Czechy) Grupy, które to rok do roku wzrosły o ok. 16% w ujęciu wartościowym. To pokazuje, że oferowany przez Grupę szeroki wachlarz usług jest odpowiedzią na zapotrzebowanie rynku, również zagranicznego i wpisuje się w realizację jej strategii biznesowej.



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:



TRANSPORT KOLEJOWY TOWARÓW



**USŁUGI
INTERMODALNE**



**USŁUGI
SPEDYCYJNE
(KRAJOWE I
MIĘDZYNARODOWE)**



**USŁUGI
TERMINALOWE**



**USŁUGI
BOCZNICOWE
I TRAKCYJNE**



**NAPRAWA
I SERWIS
TABORU
KOLEJOWEGO**



**USŁUGI
REKULTYWACYJNE**

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

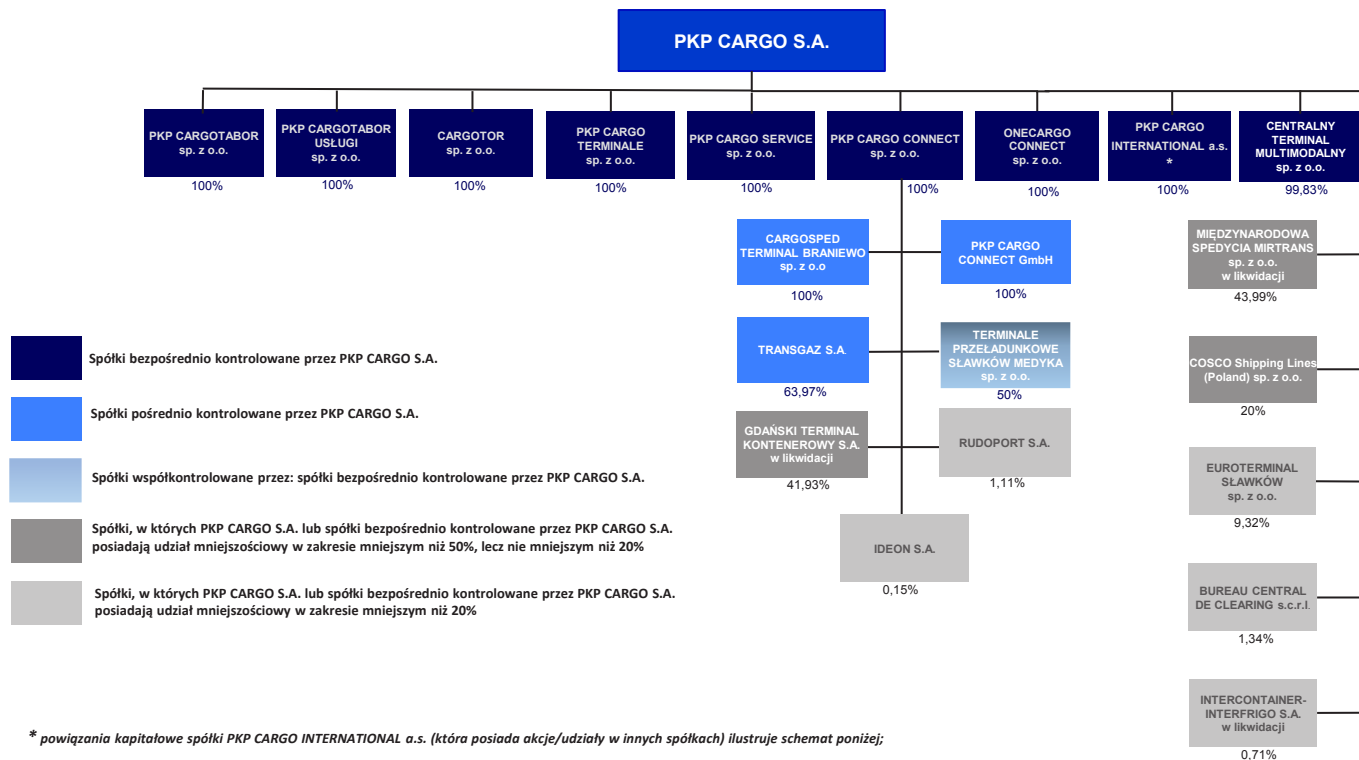
- Spółce, Jednostce dominującej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A.,
- Grupie PKP CARGO, Grupie czy też Grupie Kapitałowej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. i podmioty od niej zależne łącznie.

² Urząd Transportu Kolejowego

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

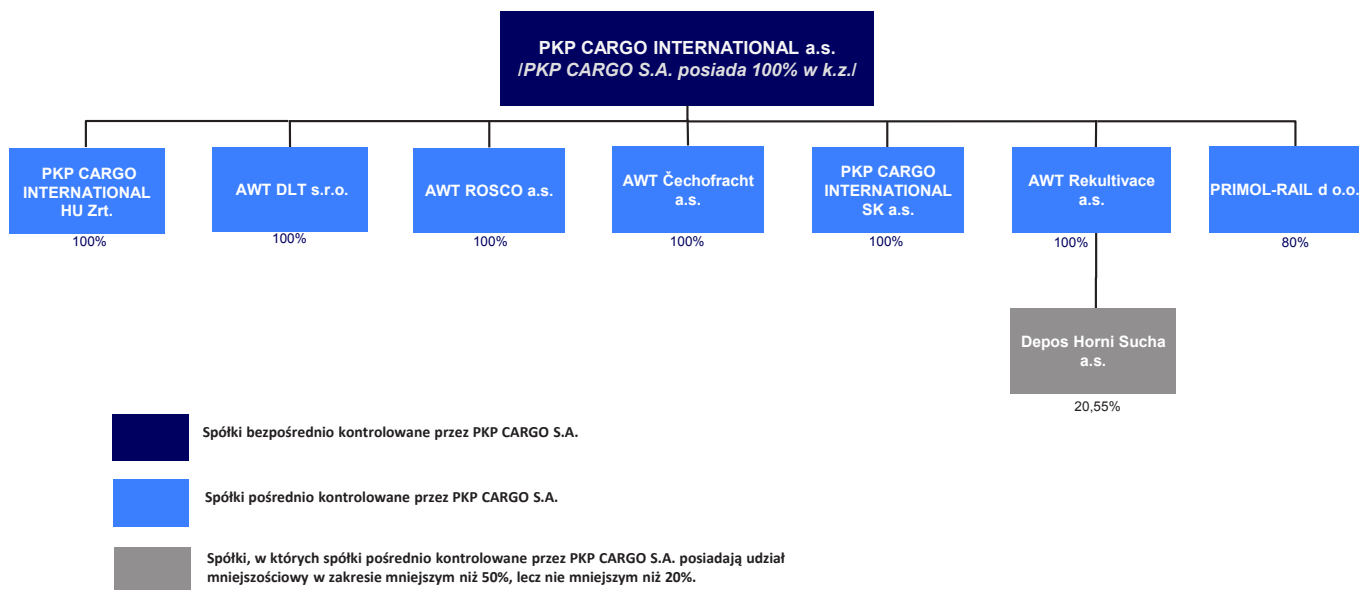
Poniższy schemat przedstawia strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje - na dzień 31 marca 2021 r.:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.03.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 31.03.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

W I kwartale 2021 r. w zakresie struktury powiązań kapitałowych zaszły następujące zmiany:

- W dniu 22 marca 2021 r. Spółka PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. zawarła z RENTRANS CARGO Sp. z o.o. warunkową umowę nabycia udziałów w celu umorzenia, na mocy której PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. dokonała zbycia wszystkich posiadanych w spółce RENTRANS CARGO Sp. z o.o. 249 udziałów (odpowiadających 29,26% udziałowi w kapitale RENTRANS CARGO Sp. z o.o.). W wyniku powyższego, własność 249 udziałów w RENTRANS CARGO Sp. z o.o. w dniu 22 marca 2021 r. przeszła na tę spółkę, co oznacza, że z dniem 22 marca 2021 r. PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. przestała być współnikiem spółki RENTRANS CARGO Sp. z o.o., w związku z czym spółka RENTRANS CARGO Sp. z o.o. przestała być podmiotem powiązaniem z PKP CARGO S.A.



2.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31 marca 2021 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. („PKP CARGO SERVICE”)	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. („PKP CARGOTABOR”)	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. („PKP CARGOTABOR USŁUGI”)	Zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie odpadów oraz odzysk surowców. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. („PKP CARGO TERMINALE”)	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. („CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO”)	Przeładunki różnych towarów oraz handel węglem. Spółka jest bezpośrednim importerem węgla z Rosji, zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.
CARGOTOR Sp. z o.o. („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznic 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. („PKP CARGO CONNECT”)	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. („PKP CARGO INTERNATIONAL”)	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. („AWT Rosco”)	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT Čechofracht a.s. („AWT Čechofracht”)	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
AWT Rekultivace a.s. („AWT Rekultivace”)	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. („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”)	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 [Nocie² 5.3](#) Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31 marca 2021 roku.

² Za każdym razem, gdy w dokumencie będzie mowa o Nocie, należy przez to rozumieć Notę Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO („SSF”) za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2021 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej.

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 roku Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.);
2. ustawy z dnia 8 września 2000 roku 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 62/VII/2020 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 24 sierpnia 2020 roku),
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 47/2018 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 7 lutego 2018 roku i zatwierdzonego Uchwałą nr 1722/VI/2018 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 26 lutego 2018 roku
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. 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. 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 Zarządu, 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 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 2021 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Czesław Warsewicz	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
Piotr Wasaty	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.09.2020 r.	nadal
Zenon Kozendra	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

Wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez członków Zarządu, wynikające z postanowień Regulaminu Zarządu, przedstawiają się następująco:

Prezes Zarządu – do zakresu działań Prezesa Zarządu należy kierowanie pracą Zarządu i bieżącą działalnością Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- strategii biznesowej,
- bezpieczeństwa biznesowego i audytu wewnętrznego.

Do szczególnych kompetencji Prezesa Zarządu należy realizacja zadań obronnych w Spółce wynikająca z przepisów o powszechnym obowiązku obrony.

Członek Zarządu ds. Finansowych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Finansowych należy dbanie o racjonalne gospodarowanie zasobami Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- zarządzania finansami,
- zakupów i sprzedaży majątku.

Do szczególnych kompetencji Członka Zarządu ds. Finansowych należy wypełnianie w imieniu

PKP CARGO S.A. obowiązków wynikających z przepisów o rachunkowości, podatkach i ubezpieczeniach.

Członek Zarządu ds. Handlowych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Handlowych należy dbanie o właściwy poziom sprzedaży i relacje z klientami oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- polityki handlowej,
- sprzedaży usług przewozowych.

Członek Zarządu ds. Operacyjnych – do zakresu działań Członka Zarządu ds. Operacyjnych należy dbanie o efektywne realizowanie procesów biznesowych i technologicznych Spółki oraz nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- realizacji przewozów,
- utrzymania taboru.

Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników – do zakresu działań Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników należy nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, szczególnie w dziedzinie:

- gospodarowanie nieruchomościami i administracja,
- zarządzania zasobami ludzkimi i relacjami z partnerami społecznymi w określonym zakresie.

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.

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 należy 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” 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 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.

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

Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2021 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Marcin Kowalczyk	Członek Rady Nadzorczej	14.01.2021 r.	nadal
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	25.01.2021 r.	nadal
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	nadal
Antoni Duda	Członek Rady Nadzorczej	21.08.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza powołuje Komitet Audytu Rady Nadzorczej. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej, z tym zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu Audytu, w tym jego Przewodniczący, spełnia kryteria niezależności określone 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 Audytu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej, monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego, w tym zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i 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 2021 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	01.07.2019 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	24.08.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. NOMINACJI

Rada Nadzorcza powołuje Komitet ds. Nominacji. W jego skład wchodzi 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 i który pełni funkcję Przewodniczącego Komitetu ds. Nominacji. Członkowie Komitetu ds. Nominacji 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 osiągnięcie 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 2021 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Zofia Dzik	Przewodnicząca Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. STRATEGII

Rada Nadzorcza 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 ds. Strategii 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 2021 r. do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
	Przewodniczący Komitetu	23.09.2020 r.	nadal
Dariusz Górski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	nadal
Antoni Duda	Członek Komitetu	21.12.2020 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 31 marca 2021 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	46,52%	20 832 269	46,52%
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 31 marca 2021 r., tj. dnia przekazania raportu za 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 Warszewicz	3 700
Leszek Borowiec	0
Piotr Wasaty	500
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46
wg stanu na dzień 31.03.2021 r.	
Czesław Warszewicz	2 500
Leszek Borowiec	0
Piotr Wasaty	1 849
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 31 marca 2021 r., tj. dnia przekazania raportu za 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
Marcin Kowalczyk	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
Antoni Duda	0
wg stanu na dzień 31.03.2021 r.	
Krzysztof Mamiński	0
Marcin Kowalczyk	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
Antoni Duda	0

Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1 Otoczenie makroekonomiczne



Polska gospodarka

W ostatnich kwartałach głównym czynnikiem wpływającym na wolumen i dynamikę PKB w Polsce oraz otoczeniu makroekonomicznym jest pandemia COVID-19 (i jej rozwój na przestrzeni czasu). Wpływ pandemii na procesy gospodarcze jest odzwierciedleniem nie tylko bezwzględnej liczby zakażeń i hospitalizacji, ale również efektu wprowadzonych w celu jej przeciwdziałania restrykcji natury ekonomicznej i społecznej.

Według najnowszych danych GUS, w 2020 r. polski PKB skurczył się o -2,7% r/r, wobec wzrostu o +4,7% r/r w 2019 r., tj. był to pierwszy rok z ujemną dynamiką wzrostu gospodarczego w Polsce od początku lat 90. XX wieku. W samym IV kwartale 2020 r. polski PKB zmniejszył się o -2,7% r/r wobec spadku o -1,7% r/r w III kwartale 2020 r., a główną przyczyną ponownego pogorszenia koniunktury gospodarczej pod koniec 2020 r. były silny nawrót pandemii COVID-19 oraz przywrócenie znacznej części uprzednio poluzowanych obostrzeń.³

Głównym determinantem spadku PKB w IV kwartale 2020 r. był słaby popyt krajowy, w tym zwłaszcza inwestycje (-15,4% r/r i kontrybucja do wzrostu równa -3,9 p.p. r/r) oraz konsumpcja gospodarstw domowych (-3,2% r/r i -1,7 p.p. r/r). Amortyzująco na spadek PKB w tym czasie oddziaływały natomiast m.in. spożycie publiczne (+7,7% r/r i +1,5 p.p. r/r), saldo zapasów (+1,3 p.p. r/r) oraz bilans handlu zagranicznego (+0,1 p.p. r/r), głównie z uwagi na bardzo dobre wyniki eksportu (+7,6% r/r).⁴

Z uwagi na kolejny nawrót pandemii w lutym i marcu 2021 r. oraz powiązane z nim wydłużenie okresu obowiązywania antypandemicznych restrykcji w licznych sektorach gospodarki (m.in. handlu, zakwaterowaniu i gastronomii, kulturze i rozrywce), a także wolniejsze od zakładanego wcześniej tempo szczepień (wynikające m.in. z problemów podażyowych), w I kwartale 2021 r. dynamika PKB w Polsce najprawdopodobniej pozostała ujemna.⁵ Jednocześnie w napływających danych można dostrzec przynajmniej częściową adaptację niedotkniętych bezpośrednimi restrykcjami podmiotów gospodarczych do pandemicznej rzeczywistości, widoczną m.in. w bardzo dobrych wynikach sektora przemysłowego (w tym jego eksportowych gałęzi, wspieranych dodatkowo przez obserwowane w ostatnich kwartałach osłabienie złotego).⁶ W rezultacie, negatywny wpływ restrykcji na całokształt wyników gospodarki był wyraźnie niższy niż na wiosnę 2020 r. Ogółem, wyraźnie lepsze od oczekiwań dane o aktywności ekonomicznej za marzec 2021 r. (produkcja przemysłowa, budownictwo, realna sprzedaż detaliczna) wraz z dokonaną rewizją kwartalnych dynamik PKB za 2020 r. sugerują relatywnie małą (w porównaniu do poprzednich okresów) skalę spadku dynamiki wzrostu gospodarczego w Polsce - w ocenie analityków w I kwartale 2021 r. dynamika PKB wyniosła ok. -1,0% r/r.⁷

Jednocześnie w kolejnych kwartałach 2021 r. można oczekiwać zauważalnego przyspieszenia tempa wzrostu PKB w Polsce, na skutek dynamizacji procesu szczepień (nabywanie odporności przez coraz większą liczbę osób i w rezultacie oczekiwane luzowanie restrykcji), efektu bardzo niskiej statystycznej bazy odniesienia za 2020 r. oraz spodziewanej poprawy koniunktury za granicą.⁸ Zgodnie z najnowszymi prognozami Międzynarodowego Funduszu Walutowego, w 2021 r. globalny PKB zwiększy się o +6,0% r/r wobec spadku o -3,3% r/r w 2020 r., a zdecydowana większość wiodących gospodarek zanotuje dynamiczne odbicie. Niemniej, dalszy rozwój pandemii w Polsce i otoczeniu ekonomicznym pozostanie głównym czynnikiem wpływającym na tempo wzrostu gospodarczego w nadchodzących kwartałach, a do kluczowych ryzyk dla prognoz PKB zaliczają się m.in. możliwe pojawienie się nowych wariantów wirusa (o zwiększonym stopniu transmisji i/lub większej odporności na stosowane obecnie szczepionki), czy też wolniejsze od założeń globalne tempo szczepień (wynikające m.in. z ograniczeń podażyowych, w tym zwłaszcza dla gospodarek rozwijających się).⁹

³ Główny Urząd Statystyczny

⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵ Portal bankier.pl

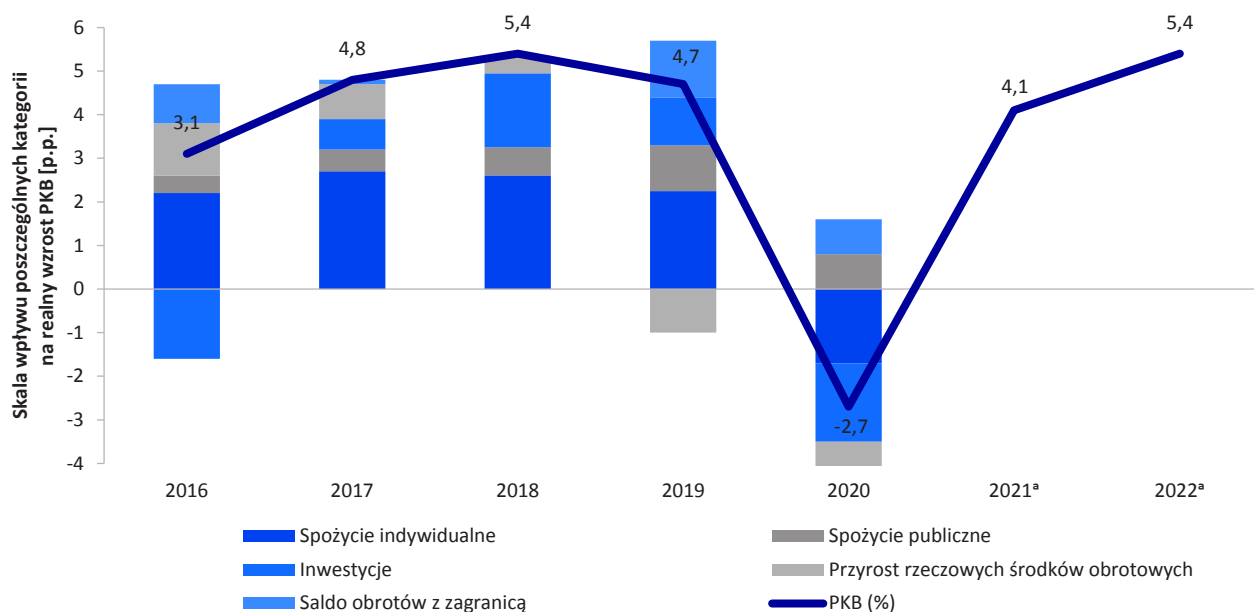
⁶ Portal wnp.pl

⁷ Gazeta Giełdy Parkiet

⁸ Gazeta Giełdy Parkiet

⁹ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2014-2020 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2021-2022 - dane niewyrównane sezonowo



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego z marca 2021 r., dane bez dekompozycji

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

Lepsze od oczekiwań dane napływające z polskiej gospodarki na przełomie 2020 r. i 2021 r., oraz szybsza od wcześniejszych założeń poprawa koniunktury gospodarczej za granicą wpłynęły na poprawę średnioterminowych perspektyw polskiej gospodarki i w rezultacie rewizję prognoz makroekonomicznych NBP zaprezentowanych w marcu 2021 r. względem poprzedniej projekcji z listopada 2020 r. Ekonomiści NBP prognozują, że w nadchodzących kwartałach polska gospodarka powróci na ścieżkę wzrostu gospodarczego, a dynamika PKB ukształtuje się na poziomie +4,1% r/r (+3,1% r/r w projekcjach z listopada 2020 r.) w 2021 r. i +5,4% r/r (+5,7% r/r w prognozie z listopada 2020 r.) w 2022 r.¹⁰

W ocenie analityków NBP, kluczowym determinantem wzrostu PKB w horyzoncie najbliższych kwartałów będzie popyt konsumpcyjny, zarówno ze strony gospodarstw domowych (systematyczne odmrażanie aktywności w sektorach usługowych, prognozowany spadek stopy oszczędności), jak i sektora publicznego (zwiększone wydatki na służbę zdrowia z uwagi na pandemię, koszty zakupu szczepionek, realizacja bonów turystycznych i tarcz pomocowych). Pozytywny wkład do dynamiki PKB wniosą również nakłady inwestycyjne, przy czym tempo ich wzrostu pozostanie umiarkowane i będzie hamowane m.in. przez utrzymującą się wysoką niepewność i powiązaną z nią niechęć do podejmowania przez przedsiębiorstwa długotrwałych zobowiązań czy, głównie w przypadku inwestycji publicznych, niekorzystny wpływ okresu przejściowego pomiędzy starym i nowym budżetem UE - perspektyw wydatkowych na lata 2014-2020 i 2021-2027. W dalszej perspektywie popyt inwestycyjny powinny natomiast wspierać środki wydatkowane w ramach tzw. Krajowego Planu Odbudowy. Jednocześnie zdaniem ekonomistów NBP w nadchodzących kwartałach negatywną kontrybucję do PKB wniesie saldo handlu zagranicznego, z uwagi na jego antycykliczny charakter oraz szybsze niż w przypadku eksportu tempo wzrostu importu.¹¹

Ekonomiści NBP spodziewają się także stopniowego spadku średniorocznej stopy inflacji cen konsumenta (CPI) w Polsce z +3,4% r/r w 2020 r. do +3,1% w 2021 r. i +2,8% w 2022 r. Jednocześnie w ocenie analityków NBP przyszła ścieżka inflacji CPI będzie wyższa niż zakładano w projekcji z listopada 2020 r. (odpowiednio +2,6% r/r w 2021 r. i +2,7% r/r w 2022 r.), m.in. z uwagi na dynamiczny wzrost cen surowców (w tym zwłaszcza ropy naftowej) na globalnych rynkach, wyższe ceny energii (m.in. wprowadzenie opłaty mocowej oraz drożejące uprawnienia do emisji CO₂) oraz wzrost cen administrowanych (m.in. opłat za wywóz śmieci). Jednocześnie obniżeniu dynamiki inflacji CPI w stosunku do 2020 r. sprzyjać będą w ocenie analityków

¹⁰ Narodowy Bank Polski

¹¹ Narodowy Bank Polski

NBP przede wszystkim niższa presja popytowa i płacowa w gospodarce (stopniowy spadek inflacji bazowej) oraz tańsza żywność (dobre plony w 2020 r.).¹²



Czeska gospodarka

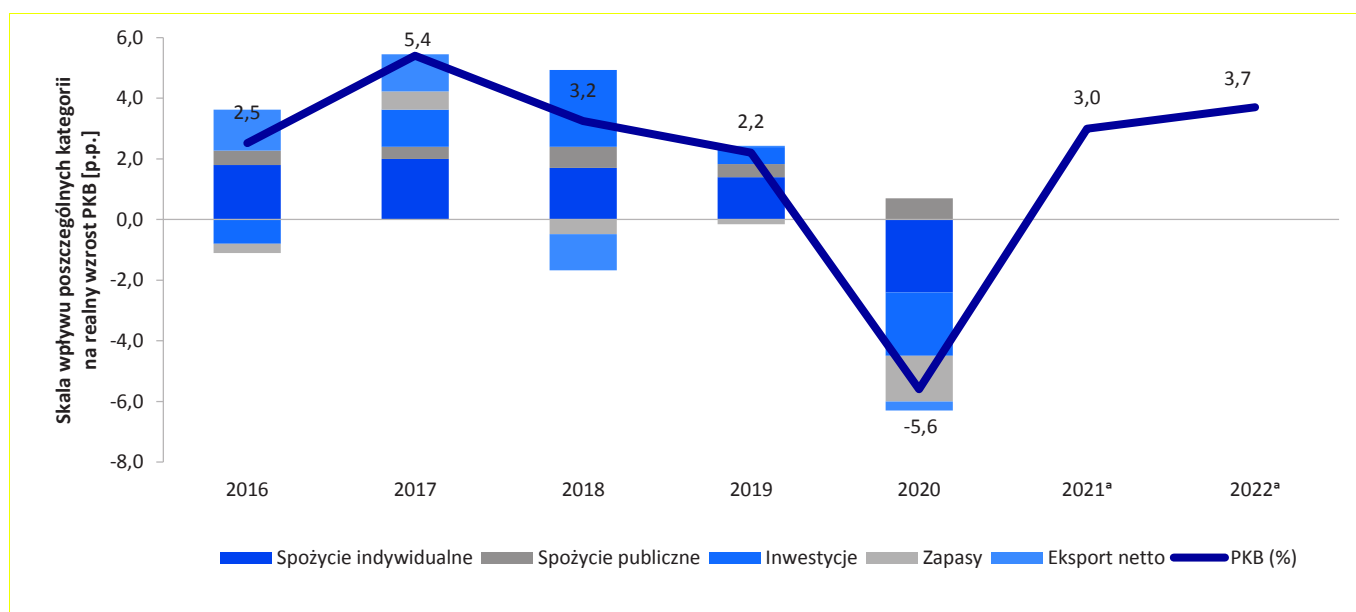
W 2020 r. czeska gospodarka doświadczyła silnej recesji gospodarczej, będącej rezultatem pandemii COVID-19 oraz bezpośrednio związanych z nią obostrzeń natury ekonomicznej i społecznej. Według danych Czeskiego Urzędu Statystycznego (CZSO) dynamika PKB wyniosła w tym czasie -5,6% r/r (wobec wzrostu o +2,2% r/r w 2019 r.).¹³ W rezultacie, był to największy roczny spadek czeskiego PKB w całej historii danych

CZSO.¹⁴

Jednocześnie z uwagi na wyraźnie dłuższy od wcześniejszych założeń okres obowiązywania przeciw pandemicznych restrykcji (związany z kolejnym silnym nawrotem pandemii na początku 2021 r.), również w I kwartale 2021 r. dynamika PKB w Czechach pozostała ujemna i zgodnie ze wstępnym szacunkiem CZSO wyniosła -0,3% kw/kw (wobec +0,6% kw/kw w IV kwartale 2020 r.) oraz -2,1% r/r (względem -4,8% r/r w IV kwartale 2020 r.).¹⁵ Wyniki czeskiej gospodarki w tym okresie okazały się równocześnie nieco lepsze od prognoz ekonomistów czeskiego Ministerstwa Finansów (-0,9% kw/kw i -2,7% r/r), co wynikało m.in. z relatywnej odporności czeskiego sektora przemysłowego na efekt przywrócenia anty-pandemicznych restrykcji w kraju i za granicą (widocznej m.in. w miesięcznych danych o aktywności ekonomicznej oraz pozytywnym wkładzie eksportu netto do PKB).¹⁶

Zgodnie z komunikatem CZSO, głównym czynnikiem spadku PKB w I kwartale 2021 r. był popyt krajowy, w tym zwłaszcza konsumpcja gospodarstw domowych (głównie z uwagi na obligatoryjne ograniczenie aktywności dla handlu detalicznego oraz dużej części sektorów usługowych). Amortyzująco na spadek PKB oddziaływały natomiast spożycie publiczne oraz saldo handlu zagranicznego, choć jednocześnie ich pozytywna kontrybucja do PKB była niższa niż w IV kwartale 2020 r.¹⁷

Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2014-2020 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2021-2022 – dane niewyrównane sezonowo



^a Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Ministerstwa Finansów – Kwiecień 2021 r.

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

¹² Narodowy Bank Polski

¹³ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

¹⁴ Czeski Urząd Statystyczny

¹⁵ Czeski Urząd Statystyczny

¹⁶ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

¹⁷ Czeski Urząd Statystyczny

Zgodnie z projekcjami makroekonomicznymi Czeskiego Ministerstwa Finansów z kwietnia 2021 r., w kolejnych kwartałach ekonomieści Ministerstwa Finansów spodziewają się powrotu czeskiej gospodarki na ścieżkę wzrostu gospodarczego, czemu oprócz statystycznego efektu niskiej bazy w 2020 r. sprzyjać będą m.in. systematyczne luzowanie w II kwartale 2021 r. uprzednio wprowadzonych anty-pandemicznych obostrzeń (w ślad za dynamizacją procesu szczepień i stopniowym nabywaniem odporności populacyjnej), oraz dalsza poprawa koniunktury gospodarczej za granicą wsparta przez dodatkową stymulację fiskalną w wielu krajach (w tym zwłaszcza w USA). Jednocześnie kluczowymi czynnikami ryzyka dla projekcji PKB pozostają przyszłe tempo i efektywność procesu szczepień w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym, a także skuteczność obecnie stosowanych preparatów przeciwko pojawiającym się nowym wariantom wirusa SARS-CoV-2.¹⁸

W scenariuszu bazowym analitycy Czeskiego Ministerstwa Finansów oczekują, że w 2021 r. realna dynamika czeskiego PKB zanotuje odbicie do 3,0% r/r, a następnie przyspieszy do 3,7% r/r w 2022 r. Jednocześnie w 2021 r. realny wolumen czeskiego PKB ukształtuje się wciąż wyraźnie poniżej poziomu sprzed wybuchu pandemii COVID-19. W ocenie ekonomistów Ministerstwa Finansów, kluczowym determinantem wzrostu PKB w Czechach w horyzoncie najbliższych kwartałów będzie popyt krajowy, w tym zwłaszcza nakłady inwestycyjne (m.in. z uwagi na zwiększony popyt płynący z zagranicy, zapotrzebowanie na inwestycje odtworzeniowe, dostępność taniego finansowania oraz rozpoczęcie inwestycji publicznych współfinansowanych przy wykorzystaniu funduszy strukturalnych oraz środków z programu odbudowy UE). W 2021 r. pozytywną kontrybucję do PKB wniosą także spożycie publiczne (zwiększone wydatki bezpośrednio związane z pandemią COVID-19, w tym zakup środków medycznych oraz finansowe wsparcie gałęzi gospodarki dotkniętych restrykcjami) oraz – w wyraźnie mniejszym stopniu – spożycie gospodarstw domowych (lekki wzrost realnych dochodów rozporządzalnych m.in. w wyniku korzystnych zmian podatkowych, przy jednoczesnym obserwowanym negatywnym wpływie na konsumpcję wzrostu stopy bezrobocia, utrzymującej się niepewności oraz wzrostu stopy oszczędności w związku z motywem przezornościowym). Zdaniem ekonomistów Ministerstwa Finansów, w 2021 r. dodatni będzie również wkład do PKB salda handlu zagranicznego, z uwagi na wyższą niż w przypadku importu dynamikę wzrostu eksportu (zwłaszcza towarów).¹⁹

W 2020 r. średnioroczna dynamika inflacji CPI w Czechach przyspieszyła do 3,2% z 2,8% w 2019 r. Biorąc pod uwagę silny wzrost cen żywności oraz surowców (w tym zwłaszcza ropy naftowej) na początku 2021 r., ekonomieści Ministerstwa Finansów oczekują wolniejszego od wcześniejszych założeń tempa spadku stopy inflacji w kierunku celu inflacyjnego (2,0%), z jej dynamiką równą średnio 2,5% r/r w 2021 r. i 2,3% r/r w 2022 r. W ocenie analityków Ministerstwa Finansów, w nadchodzących kwartałach kluczowymi czynnikami oddziaływującymi w kierunku spadku cen będą relatywnie niska presja popytowa i płacowa, a także spodziewane umocnienie korony względem głównych walut (EUR, USD) deflacyjnie wpływające m.in. na ceny dóbr importowanych.²⁰

Przemysł w Polsce



Według danych GUS w I kwartale 2021 r. produkcja sprzedana przemysłu ogółem była o +7,9% wyższa r/r (wobec wzrostu o +0,9% r/r w I kwartale 2020 r.).²¹ Należy zaznaczyć, że wzrost produkcji r/r w marcu 2021 r. był znacznie wyższy niż w poprzednich miesiącach roku i wyniósł +18,9% (wobec +2,5% w lutym br.). W tym czasie bardzo wysoka dynamika wzrostu produkcji wynikała przede wszystkim z efektu niskiej bazy statystycznej za marzec 2020 r. (okres wprowadzenia pierwszych restrykcji anty-pandemicznych, silnie dotyczących również sektoru przemysłowego), co w połączeniu z dobrą bieżącą koniunkturą wpłynęło na skokowy wzrost produkcji.

W I kwartale 2021 r. produkcja sprzedana przemysłu zwiększyła się w skali roku w większości sekcji przemysłu, w tym w dostawie wody, gospodarowaniu ściekami i odpadami, rekultywacji o +9,9% r/r, w przetwórstwie przemysłowym o +8,2% r/r (które odpowiada za około 90% całości produkcji), oraz w wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę o +7,6% r/r. Spadek zanotowano natomiast w górnictwie i wydobywaniu o -2,8% (wobec spadku o -7,7% przed rokiem).²²

Produkcja sprzedana w I kwartale 2021 r. wzrosła również we wszystkich głównych grupach przemysłowych. Najbardziej zwiększyła się sprzedaż w produkcji dóbr konsumpcyjnych trwałych o +21,4% (wobec spadku o -3,3% przed rokiem). Wzrosty zanotowano również w produkcji dóbr zaopatrzeniowych o +10,9% r/r oraz inwestycyjnych o +6,6% r/r. W najmniejszym stopniu zwiększyła się w tym czasie sprzedaż w produkcji dóbr konsumpcyjnych nietrwałych o +0,5% r/r oraz dóbr związanych z energią o +0,2% r/r.²³

¹⁸ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

¹⁹ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁰ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²¹ Główny Urząd Statystyczny,

²² Główny Urząd Statystyczny

²³ Główny Urząd Statystyczny

W I kwartale 2021 r. wzrost produkcji sprzedanej przemysłu zanotowano w 23 działach (stanowiących ok. 88% produkcji sprzedanej przemysłu ogółem), przy zmniejszeniu produkcji w 11 działach przemysłu. Spośród kluczowych z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO sektorów przemysłu, wzrost r/r produkcji przemysłowej w I kwartale 2021 r. wykazano m.in. w produkcji: wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+15,5%), wyrobów z drewna (+12,3%), pojazdów i części samochodowych (+11,2%), mebli (+10,9%), wyrobów z metali (+9,7%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+7,9%), maszyn i urządzeń (+5,8%), wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (+4,4%), papieru i wyrobów z papieru (+3,9%), metali (+2,5%) oraz wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+1,8%). Niższa niż w I kwartale 2020 r. była natomiast w tym czasie produkcja koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (o -15,7% r/r).²⁴

W ostatnich miesiącach należy zauważyć wyraźne symptomy ożywienia aktywności w polskim przemyśle. Choć bardzo dobre wyniki produkcji przemysłowej wynikały częściowo ze statystycznego efektu niskiej bazy odniesienia za 2020 r. (dane za marzec), to i tak koniunkturę w krajowym przemyśle na koniec I kwartału 2021 r. należy ocenić bardzo pozytywnie, szczególnie w kontekście trwającego kryzysu gospodarczego w realiach pandemii. Ostatecznie pomimo nadal panującej pandemii COVID-19 w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, wprowadzeniu w kraju zaostrzonych restrykcji, oraz ryzyka osłabienia popytu ze strony firm i konsumentów w I kwartale 2021 r. sektor przemysłowy pozostaje relatywnie odporny na ekonomiczny wpływ pandemii COVID-19 i pełni rolę stabilizatora polskiej gospodarki (przy gorszych wynikach m.in. handlu, czy innych sektorów usługowych). Aktualnie nie obserwuje się w przemyśle sygnałów wychładzania panującej dobrej koniunktury.

Wartości przyjmowane przez wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI (*Purchasing Managers' Index*) wskazują na polepszenie koniunktury w sektorze przemysłowym w Polsce w I kwartale 2021 r. W analogicznym okresie rok wcześniej wskaźnik PMI obniżył się do średniego poziomu 46,0 pkt (wartości poniżej 50,0 pkt są tożsame z przewidywanym pogorszeniem koniunktury i recesją, a wartości powyżej z ożywieniem w sektorze przetwórstwa przemysłowego), a obecnie wynosi on średnio 53,2 pkt.²⁵ W marcu 2021 r. wskaźnik PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego w Polsce zwiększył się m/m czwarty miesiąc z rzędu i wyniósł 54,3 pkt, sugerując dalszą poprawę koniunktury w krajowym przemyśle i jednocześnie osiągając najwyższą wartość od stycznia 2018 r. Do wzrostu wskaźnika PMI w marcu 2021 r. przyczyniły się jego wszystkie kluczowe komponenty: nowe zamówienia (zwłaszcza eksportowe, których wolumen rósł w najszybszym tempie od października 2013 r. będąc wspieranym przez popyt ze strony pozostałych krajów UE, zwłaszcza Niemiec), poziomy bieżącej produkcji oraz zatrudnienie. Oprócz mocnego popytu, w marcu 2021 r. zaobserwowano jednak również nasilenie problemów natury popytowej (m.in. niedobory siły roboczej oraz pogorszoną dostępność materiałów zużywanych w procesie produkcji). Przełożyło się to m.in. na zwiększenie zaległości produkcyjnych do najwyższego poziomu od stycznia 2007 r. i wydłużenie czasu dostaw do najwyższego poziomu w historii badań PMI. Prognozy ankietowanych firm dotyczące poziomu produkcji w okresie nadchodzących 12 miesięcy pozostają optymistyczne, głównie z uwagi na spodziewane post-pandemiczne ożywienie gospodarcze.²⁶

W I kwartale 2021 r. wskaźnik koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego publikowany przez GUS wyniósł średnio -8,3 pkt wobec +1,2 pkt w I kwartale 2020 r. (wartość poniżej progu 0,0 pkt oznacza, że więcej firm oczekuje pogorszenia koniunktury w sektorze niż jej poprawy).²⁷ W I kwartale 2020 r. indeks koniunktury GUS dla przemysłu utrzymywał się jeszcze na plusie, jednakże w II kwartale spadł do poziomu -33,0 pkt (w tym w kwietniu indeks ten spadł do poziomu -44,2 pkt, tj. najniższego w całej historii badania). Aktualny klimat koniunktury w przetwórstwie przemysłowym oceniany jest nadal negatywnie, jednak znacznie mniej pesymistycznie niż w poprzednim kwartale (w IV kwartale 2020 r. obserwowano utrzymanie i dalsze pogłębienie trendu spadkowego wskaźnika koniunktury GUS dla sektora przetwórstwa przemysłowego w Polsce, który w tym okresie obniżył się do średnio -15,0 pkt).²⁸

Sytuacja w krajowym przemyśle w I kwartale 2021 r. nadal kształtowała się pod wpływem skutków pandemii COVID-19 oraz związanych z nią obostrzeń natury ekonomicznej i społecznej wprowadzanych w celu przeciwdziałania dalszemu rozwojowi epidemii, choć negatywny wpływ ograniczeń na tempo rozwoju przemysłu był już jednak znacznie niższy niż na wiosnę 2020 r. Obecny na rynku był jednak nadal spadek popytu, potęgowany dodatkowo przez niepewność przyszłości i brak przewidywalności rynku. Wprowadzanie kolejnych lockdown-ów, przekładało się bezpośrednio na ograniczenie konsumpcji gospodarstw domowych oraz inwestycji ze strony przedsiębiorstw. Czynniki te z pewnością niekorzystnie wpływały nadal na dynamikę przemysłu oraz ograniczały tempo wzrostu produkcji. Z uwagi na ponowne wprowadzenie obostrzeń w licznych sektorach gospodarki (m.in. handlu, zakwaterowaniu i gastronomii) należało spodziewać się w tym okresie ponownego pogorszenia koniunktury gospodarczej.

Dalszy przebieg pandemii COVID-19 w Polsce i gospodarce światowej pozostanie nadal determinantem dynamiki polskiego przemysłu, a stopień odbudowy poziomu produkcji oraz jego tempo będą zależeć od dalszego przebiegu i rozwoju sytuacji

²⁴ Główny Urząd Statystyczny

²⁵ Markit IHS

²⁶ Markit IHS

²⁷ Główny Urząd Statystyczny

²⁸ Główny Urząd Statystyczny

epidemicznej w kraju i za granicą. Biorąc jednak pod uwagę dotychczasową relatywną odporność sektora przemysłowego w Polsce na kolejne nawroty pandemii COVID-19 (adaptacja przedsiębiorstw do nowych warunków prowadzenia działalności), spodziewane ożywienie gospodarcze w kraju i otoczeniu makroekonomicznym, postępy w procesie szczepień oraz pogłębienie efektu niskiej bazy odniesienia - w kolejnych kwartałach 2021 r. można oczekiwać utrzymania wysokich poziomów wzrostu produkcji przemysłowej w kraju wraz z dalszym skokowym wzrostem dynamiki zbliżonym do 30-40% r/r (przynajmniej do połowy roku, kiedy to nastąpi stopniowe wyhamowanie).

W I kwartale 2021 r. pozostałymi ważnymi czynnikami wpływającymi na kondycję kluczowych (z perspektywy potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO) gałęzi przemysłu były:



Przemysł górniczy

- W I kwartale 2021 r. na rynku zanotowano spadek wydobycia węgla kamiennego w stosunku do wyników z analogicznego okresu roku ubiegłego. W tym czasie nastąpiło zmniejszenie produkcji węgla o 1,0 mln ton do poziomu 14,3 mln ton (-6,3% r/r). Miesiące styczeń i luty okazały się znacznie słabsze od ubiegłorocznych, a wyniki produkcji osiągnęły dynamikę spadku na poziomie -15,1% r/r w styczniu (przy wydobyciu na poziomie 4,4 mln ton), oraz -7,3% r/r w lutym (z wydobyciem 4,6 mln ton). W marcu 2021 r. kopalnie wydobły już 5,2 mln ton, tj. o blisko 200 tys. ton więcej niż w marcu 2020 r. (+3,7% r/r), oraz jednocześnie o +14,1% więcej w stosunku do lutego 2021 r.²⁹
- jednocześnie w analizowanym okresie zanotowano wzrost sprzedaży węgla kamiennego o 1,7 mln ton r/r (+13,0% r/r) do poziomu 14,4 mln ton. Sprzedaż węgla kamiennego ogółem w I kwartale br. okazała się również większa od jego wydobycia o ok. 130 tys. ton, co z kolei przełożyło się na zmniejszenie zapasów. Od stycznia do marca 2021 r. sprzedaż węgla kamiennego pozostawała cały czas w trendzie wzrostowym w stosunku do wyników z analogicznych miesięcy roku 2020. Dynamika sprzedaży w styczniu 2021 r. wyniosła +6,4% r/r, w lutym już +12,3% r/r, w marcu wielkość krajowej sprzedaży węgla kamiennego okazała się najwyższa w tym roku i wyniosła +19,6% r/r (wzrost o ok. 900 tys. ton r/r do poziomu 5,4 mln ton), przy jednoczesnym wzroście o +14,8% m/m. Marcowy wzrost sprzedaży to m.in. efekt chłodnej zimy;³⁰
- zmniejszający się poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach. Na koniec roku 2020 na zwałach znajdowało się jeszcze 6,2 mln ton surowca, obecnie po I kwartale 2021 r. stan zapasów jest zauważalnie niższy - zalega tam 5,8 mln ton towaru (oznacza to zmniejszenie o 1,8 mln ton, tj. o -23,3% r/r).³¹ Ilość węgla na zwałach malała z każdym miesiącem 2021 r. dzięki stopniowo poprawiającym się wynikom branży. Sprzedaż węgla była wyższa od wielkości wydobycia w lutym i marcu 2021 r., co w efekcie pozwoliło zmniejszyć ilość węgla na przykopalnianych zwałach;³²
- wzrost importu węgla kamiennego w styczniu 2021 r. do poziomu 1,2 mln ton (+13,3% r/r, przy jednoczesnym zmniejszeniu jego wolumenu w stosunku do grudnia 2020 r. o -1,7% m/m). Głównymi kierunkami importu surowca w tym okresie były: Rosja (wzrost o +11,8% r/r do poziomu 0,8 mln ton; import z Rosji odpowiadał w tym czasie za 64,9% całkowitego sprowadzonego do Polski wolumenu);³³
- trend wzrostowy cen węgla kamiennego na międzynarodowym rynku. W I kwartale 2021 r. średnie ceny węgla w europejskich portach ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia) wyniosły 66,6 USD/t (wobec 56,2 USD/t w I kwartale 2020 r.) i były o 18,6% wyższe r/r. Do znacznego wzrostu cen węgla w Europie na koniec I kwartału przyczyniła się głównie zwiększona konsumpcja węgla w Niemczech oraz rosnące stawki frachtowe. Dodatkowym czynnikiem tego trendu była mroźna pogoda, która zwiększała popyt na energię z paliw stałych (podczas gdy zmniejszyła się produkcja energii wiatrowej);³⁴
- w I kwartale 2021 r. średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 253,91 PLN/t (-1,6% r/r w stosunku do wyniku z I kwartału 2020 r. oraz -3,8% kw/kw w porównaniu do IV kwartału 2020 r.). Indeks PSCMI 2 dla ciepłownictwa w I kwartale 2021 r. wypracował poziom 308,03 PLN/t (+2,5% r/r w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku oraz -1,8% kw/kw).³⁵
- wzrost konsumpcji energii elektrycznej w Polsce w czasie I kwartału 2021 r. o 4,0% r/r do poziomu 45,3 TWh. Po spadku zapotrzebowania na energię elektryczną w Polsce w 2020 r. na poziomie -2,3% r/r (związany z obostrzeniami działalności ekonomicznej wprowadzonymi w celu przeciwdziałania pandemii COVID-19 oraz niższym popytem na prąd ze strony przedsiębiorstw przemysłowych), od stycznia 2021 r. w kolejnych miesiącach roku notowano już wzrosty konsumpcji energii elektrycznej (o +2,2% r/r w styczniu, +2,3% r/r w lutym oraz +7,5% r/r w marcu);³⁶

²⁹ Agencja Rozwoju Przemysłu

³⁰ Agencja Rozwoju Przemysłu

³¹ Agencja Rozwoju Przemysłu

³² Wysokie Napięcie

³³ Eurostat

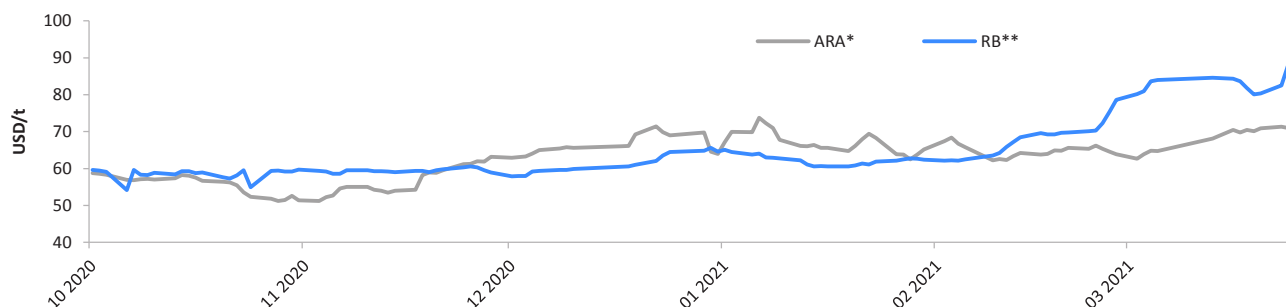
³⁴ Agencja Rozwoju Przemysłu

³⁵ Agencja Rozwoju Przemysłu

³⁶ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

- silny wzrost produkcji energii elektrycznej ogółem w I kwartale 2021 r. o 5,8% r/r do poziomu 43,1 TWh, w tym dla elektrowni zawodowych na węglu kamiennym o 26,6% r/r oraz na węglu brunatnym o 12,6% r/r, przy jednoczesnym spadku produkcji w elektrowniach gazowych o -4,2% r/r oraz wiatrowych o -29,1% r/r;³⁷
- korzystne dla węgla kamiennego zmiany w krajowym miksie energetycznym - wzrost udziału węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii w I kwartale 2021 r. do 56,5% (+9,3 p.p. r/r). W roku 2020 r. udział węgla kamiennego w produkcji energii wynosił 47,0% (-2,3 p.p. r/r);³⁸
- po dynamicznym wzroście importu prądu, kompensującego niższą produkcję krajową w 2020 r. (+24,5% r/r, w tym import netto prądu do Polski był najwyższy w historii i odpowiadał za 8,0% całkowitego zużycia energii w Polsce), w I kwartale 2021 r. zanotowano znaczne zmniejszenie importu prądu. Saldo wymiany zagranicznej wyniosło 2,1 TWh, tj. -23,4% r/r;³⁹
- według prognozy Międzynarodowej Agencji Energetycznej (IEA) zapotrzebowanie na energię elektryczną w Europie w 2021 r. wzrośnie o 2,3% (nie przekroczy zatem poziomu z 2019 r.), lecz wzrost produkcji nie przełoży się na zwiększenie konsumpcji węgla kamiennego z uwagi na dalszy systematyczny wzrost udziału w tym rynku produkcji z paliw odnawialnych oraz energii jądrowej.⁴⁰ IEA w Raplocie dotyczącym rynku energii elektrycznej prognozuje natomiast, że w 2021 r. spodziewane jest umiarkowane odreagowanie rynku i wraz z ożywieniem światowej gospodarki, globalne zapotrzebowanie na energię elektryczną wzrośnie o ok. 3%.⁴¹
- w polską energetykę z pewnością uderzają rekordowe ceny praw do emisji CO₂ - obecnie ceny przekroczyły już poziom 50 euro/t (po raz pierwszy). Należy zauważyć, że od początku 2021 r. ceny CO₂ wzrosły już o ok. 50%. Analitycy rynkowi oceniają, że ceny uprawnień rynkowych będą nadal rosły, osiągając na koniec roku nawet 75 euro/t.

Rysunek 5 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**



*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia;

** RB – Richards Bay (RPA)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu

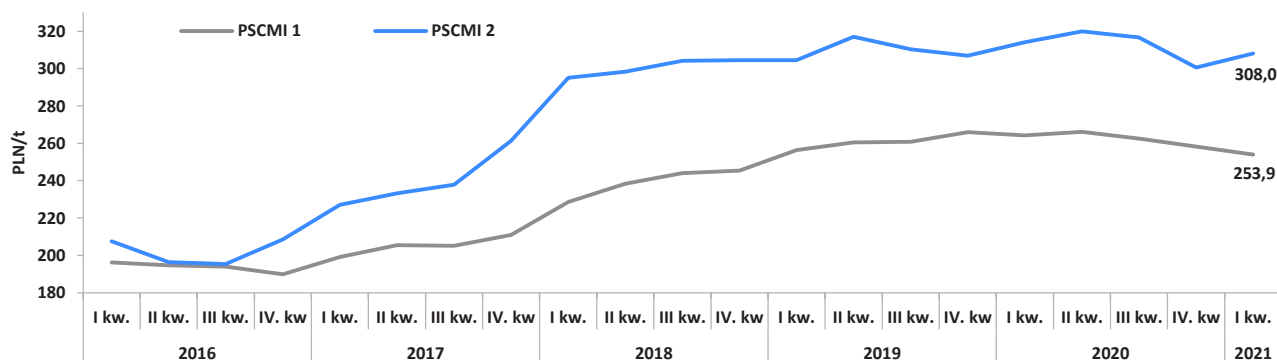
³⁷ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

³⁸ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

³⁹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁴⁰ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁴¹ Międzynarodowa Agencja Energii (IEA)

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 kwartale 2021 r. produkcja budowlano-montażowa zrealizowana na terenie kraju była o 13,2% niższa r/r (wobec wzrostu o 5,8% w analogicznym okresie roku ubiegłego).⁴² W tym czasie zanotowano zmniejszenie wartości produkcji budowlano-montażowej we wszystkich działach budownictwa, w tym w przedsiębiorstwach wykonujących roboty budowlane specjalistyczne (o -8,4% r/r), wznoszących obiekty inżynierii lądowej i wodnej (o -11,2% r/r) oraz zajmujących się budową budynków (o -18,9% r/r).⁴³ W ramach działu robót związanych z budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej zanotowano spadek produkcji budowlano-montażowej we wszystkich grupach tzn. w podmiotach specjalizujących się w budowie pozostałych obiektów inżynierii lądowej i wodnej (spadek sprzedaży o -24,1% r/r), w jednostkach zajmujących się głównie budową rurociągów, linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych (spadek o -12,8% r/r), a w przedsiębiorstwach specjalizujących się w budowie dróg kołowych i szynowych (spadek o -8,2% r/r).⁴⁴
- W I kwartale 2021 r. w większym stopniu zmniejszyła się sprzedaż robót inwestycyjnych (o -17,9% r/r) niż sprzedaż robót o charakterze remontowym (o -4,6% r/r) - wobec wzrostu przed rokiem odpowiednio o 4,2% oraz o 8,9%.⁴⁵
- w I kwartale 2021 r. można było zaobserwować relatywną słabość sektorów związanych bezpośrednio z dużymi inwestycjami infrastrukturalnymi - produkcja w przypadku autostrad i dróg ekspresowych zmniejszyła się o 14,4% r/r, a dla dróg szynowych wzrosła o 2,1% r/r.⁴⁶ Popyt na kruszywa i inne materiały budowlane w Polsce determinują duże inwestycje infrastrukturalne, prowadzone w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” (PBDK) i „Krajowego Programu Kolejowego”. Można spodziewać się, że właśnie te działy produkcji powinny w nadchodzących miesiącach pozytywnie oddziaływać na wyniki całego sektora budowlanego (będąc beneficjentem oczekiwanego wzrostu wydatków publicznych).
- w I kwartale 2021 r. produkcja cementu w Polsce wyniosła 3,0 mln ton, tzn. w stosunku do wyniku z I kwartału 2020 r. zmniejszyła się o -19,4%. Produkcja klinkieru cementowego zmniejszyła się w tym czasie o 12,7% r/r (do poziomu 2,4 mln ton).⁴⁷ Na wyniki branży cementowej przełożyło się osłabienie koniunktury w inwestycjach budowlanych oraz panujące wysokie ceny prądu elektrycznego i praw do emisji CO₂, lecz również w dużej mierze sytuacja atmosferyczna w pierwszych 2 miesiącach roku (wyniki z marca były już porównywalne r/r). Negatywnie na ten rynek wpływa sytuacja rosnącego importu spoza granic Unii Europejskiej oraz spowolnienia inwestycyjne w samorządach (obciążonych kosztami walki z pandemią). W 2020 r. import cementu z Białorusi wzrósł o 78,1% r/r (do poziomu 440 tys. ton), a import z Ukrainy wzrósł o 51,2% r/r (do 32 tys. ton).⁴⁸ W 2021 r. duża liczba realizowanych inwestycji we wschodniej Polsce (np. Via Carpatia, Via Baltica czy Rail Baltica) może zachęcić producentów ze wschodu do zwiększenia eksportu do Polski. Polska jest drugim producentem cementu w Europie (z produkcją w 2020 r. na poziomie 18,7 mln ton). W 2021 r. prognozuje się sprzedaż cementu na poziomie 18,5 mln ton (tj. -1,8% r/r). W II połowie 2021 r. dynamika rynkowa powinna być wzrostowa, choć trudno będzie w kolejnych kwartałach nadrobić zaległości. Odbicie rynku przewidywane jest natomiast w roku 2022 (poziom 19,3 mln ton produkcji).⁴⁹ Prognozy długoterminowe dla segmentu cementowego są jednak pozytywne - Stowarzyszenie Producentów

⁴² Główny Urząd Statystyczny (wstępny szacunek dla pełnej zbiorowości)

⁴³ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁴⁴ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁴⁵ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁴⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁸ Wirtualny Nowy Przemysł

⁴⁹ Instytutu Prognoz i Analiz Gospodarczych

Cementu prognozuje do 2025 r. stabilne, duże zapotrzebowanie na cement, przekraczające nawet 20 mln ton rocznie, z uwagi na wykorzystanie środków z nowego budżetu unijnego oraz Funduszu Odbudowy, a także działania związane z Europejskim Zielonym Ładem.⁵⁰

- Obecnie trwa intensywny rozwój sieci dróg krajowych. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosiła, iż w trakcie realizacji jest 108 zadań (z PBDK) o łącznej długości 1409,3 km i wartości 51,8 mld zł, oraz 5 obwodnic (z PB100) o łącznej długości 28,8 km i wartości 527 mln zł. W trakcie przetargu znajduje się 18 zadań (z PBDK) o łącznej długości 245,1 km oraz 8 obwodnic (z PB100) o łącznej długości 78,1 km, natomiast w fazie przygotowania pozostaje 105 zadań (z PBDK) o łącznej długości 2093,6 km oraz 87 obwodnic (z PB100) o łącznej długości ok. 750 km. Jednocześnie trwają intensywne działania na autostradach (w realizacji jest 254,6 km, w przygotowaniu 32,3 km). W 2020 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddała do ruchu 137,7 km nowych dróg, podpisano 35 umów o łącznej długości 450 km i wartości łącznej ponad 18 mld zł, oraz ogłoszono przetargi dla 48 odcinków (z PBDK i PB100) o łącznej długości 600,2 km i wartości szacunkowej ponad 21 mld zł. Plan na 2021 rok zakłada oddanie do ruchu co najmniej 385,5 km nowych dróg (w tym 39,6 km autostrad, 308,2 km dróg ekspresowych oraz 37,7 km obwodnic). Na ten rok planowane jest ogłoszenie przetargów na ok. 350 km dróg ekspresowych i obwodnic o szacowanej wartości ok. 17,6 mld zł oraz na zadania na istniejącej sieci dróg o łącznej długości ok. 335 km i szacowanej wartości ok. 2,5 mld zł.⁵¹
- Budżet UE na lata 2021-2027 (wraz z Funduszem Odbudowy) przewiduje kwotę 770 mld zł jako łączną sumę pieniędzy, jaką otrzyma Polska. W tym w ramach Funduszu Odbudowy do Polski trafi ok. 58 mld euro (z tego 24 mld w formie dotacji z zasobów własnych UE i 34 mld jako pożyczki spłacanej bezpośrednio przez państwo - to ok. 260 mld zł) oraz ok. 108 mld euro w ramach środków z nowego budżetu unijnego na lata 2021-2027 (ok. 500 mld zł). Ok. 300 mld zł powinno zostać przeznaczone na inwestycje infrastrukturalne (drogowe i kolejowe). Stanowi to potencjał rozwoju rynku budowlanego w kraju i zwiększenia masy dostępnych do przewozu towarów z segmentu budowlanego;⁵²
- Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku (który ma zostać przyjęty w IV kwartale 2021 r.) zakłada wydatkowanie 258 mld zł. Dzięki temu programowi powstaną nowe odcinki autostrad i dróg ekspresowych o długości ok. 2000 km i dokończona zostanie budowa 28 obwodnic z perspektywy UE 2014-2020. Wydatki na nowe zadania uwzględniają ok. 153 mld zł (reszta to przeniesienie środków z inwestycji realizowanych w ramach obecnego PBDK). Prace budowlane dotyczące większych zadań z nowego budżetu UE planowane są na 2023 r.⁵³



Przemysł hutniczy

- Po silnym spadku zapotrzebowania na stal i wyroby hutnicze w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, spotęgowanym przez skutki globalnej pandemii, który w 2020 r. przełożył się na spadek ogólnego wolumenu produkcji, obecnie na rynku utrzymują się korzystne tendencje rynkowe widoczne już w IV kwartale 2020 r., kiedy końcówka roku przyniosła ożywienie w przemyśle i branży stalowej. Wraz ze wzrostem popytu rynkowego firmy stalowe stopniowo uruchamiają swoje instalacje z uwagi na fakt, że poziomy zapasów w całym łańcuchu dostaw są stosunkowo niskie. Ceny wyrobów stalowych utrzymują się aktualnie na wysokim poziomie, a firmy z branży odreaagują kryzysową sytuację z ubiegłego roku notując znaczny wzrost zapotrzebowania (szczególnie w przypadku producentów wyrobów płaskich, którzy odnotowali znaczny negatywny wpływ pandemii m.in. z uwagi na zastój w branży motoryzacyjnej). Spowoduje to wzrost przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu).
- światowa produkcja stali surowej w I kwartale 2021 r. wyniosła 486,9 mln ton (+10,0% r/r).⁵⁴ Produkcja stali w Unii Europejskiej w tym czasie wzrosła do poziomu 37,8 mln ton (+3,1% r/r), podczas gdy produkcja stali w Azji wyniosła 356,9 mld ton (+13,2% r/r). Znacznie lepsze wyniki od producentów z UE w I kwartale 2021 r. osiągnęły państwa, z których stal jest importowana (wzrost produkcji stali w Chinach +15,6% r/r). Konkurencyjność branży hutniczej w Europie jest jednak osłabiona przez import wyrobów hutniczych, wysokie ceny energii oraz nakładane na sektor stalowy dodatkowe opłaty;⁵⁵
- spadek produkcji stali surowej w Polsce w I kwartale 2021 r. o -5,0% r/r do 2,1 mln ton oraz m.in. wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco o -6,2% r/r do 2,2 mln ton, blach walcowanych na zimno o -0,6% r/r do 0,6 mln ton oraz prętów i płaskowników o -7,6% r/r do 0,8 mln ton, przy wzroście produkcji blach cienkich o +0,9% r/r do 0,3 mln ton oraz sztab i prętów walcowanych na gorąco o +16,0% r/r do 0,4 mln ton.⁵⁶ Spadek produkcji stali spowodowany był dalszym ograniczeniem zapotrzebowania na stal i wyroby ze stali w następstwie spadku aktywności gospodarczej związanej

⁵⁰ Stowarzyszenie Producentów Cementu

⁵¹ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

⁵² Wirtualny Nowy Przemysł

⁵³ Wirtualny Nowy Przemysł

⁵⁴ World Steel Association

⁵⁵ World Steel Association

⁵⁶ Główny Urząd Statystyczny

z pandemią COVID-19. Sytuacja ta jest związana jednak również z czynnikami strukturalnymi m.in. z silną konkurencją importową (wyższą konkurencyjnością cenową produkcji importowanej, nadwyżką zdolności produkcyjnych na rynku globalnym, w tym unijnym), oraz rosnącymi kosztami produkcji, w tym obciążeniami środowiskowo-ekologicznymi (polityką energetyczno-klimatyczną Unii Europejskiej windującą koszty emisji CO₂, energii elektrycznej, koksu) – te czynniki nadal skłaniały wytwórców do kontynuacji ograniczania skali działalności przez niektóre podmioty z branży;

- wzrost produkcji koksu w Polsce w I kwartale 2021 r. o 7,0% r/r do poziomu 2,3 mln ton. Tu widać wyraźne ożywienie utrzymujące się od listopada 2020 r.;⁵⁷
- zamknięcie na stałe przez największego producenta wyrobów hutniczych w kraju części surowcowej krakowskiej huty (wielki piec hutniczy i stalownia). Przyczyną likwidacji wielkiego pieca oprócz wpływu pandemii, panującej słabej koniunktury na rynku stalowym i mocno ograniczonego popytu była również zła sytuacja makroekonomiczna oraz wysokie koszty emisji CO₂, rosnące ceny prądu i wprowadzenie dodatkowych opłat w ramach rynku mocy od 2021 r.⁵⁸
- Wyniki koncernu ArcelorMittal w I kwartale 2021 r. i zanotowany 6,5% wzrost wysyłek stali kw/kw również obrazują widoczne ożywienie popytu rynkowego. Jak podał ArcelorMittal wysyłki stali wzrosły w I kwartale 2021 r. z 15,5 do 16,5 mln ton, a pierwsze trzy miesiące roku okazały się dla koncernu „najlepszym kwartałem od dekady”.⁵⁹
- dobra koniunktura na rynku hutniczym poparta utrzymującymi się wysokimi cenami wyrobów stalowych - z pewnością wywrze wpływ również na wyniki Jastrzębskiej Spółki Węglowej (producenta węgla koksowego niezbędnego do produkcji stali, a znajdującego się na liście surowców strategicznych UE). JSW w konsekwencji ożywienia na rynku produkcji stali, czy też w branży automotive stawia obecnie na realizację inwestycji, firma planuje w ciągu dekady stać się niemal wyłącznym producentem węgla koksowego.
- istotnym czynnikiem wpływającym obecnie na poziom produkcji sektora hutniczego w Polsce i Unii Europejskiej są niewystarczające środki ochrony przed importem z krajów trzecich (m.in. z WNP), nie będących objętymi wymogami klimatycznymi UE. Kluczowe dla przyszłości przemysłu hutniczego będzie wprowadzenie podatku węglowego na terenie Unii Europejskiej, co będzie stanowiło punkt zwrotny dla całego europejskiego przemysłu stalowego. Podczas gdy koszty emisji dwutlenku węgla w UE rosną w szybkim tempie, zapowiadany podatek będzie polegał na uwzględnieniu w cenach importowanych produktów ich śladu węglowego, co stworzy swoistą barierę dla tanich produktów spoza UE (np. z Chin) i będzie z pewnością znaczną korzyścią dla polskich firm hutniczych.
- pozytywne wyniki przemysłu w końcówce 2020 r. oraz w I kwartale 2021 r., widoczna odbudowa popytu oraz wzrost cen wyrobów hutniczych dają nadzieję na realne ożywienie na rynku stali i znaczną poprawę branży w 2021 r. W Europie część pieców produkujących stal została zamknięta (np. w Krakowie), dlatego przy rosnącym popycie prawdopodobnie na rynku będzie występowała sytuacja niedoborów produkcyjnych. Na dobry wynik segmentu hutnictwa w 2021 r. z pewnością pozytywnie wpłyną również programy pomocowe dla odbudowy gospodarki po pandemii, które dadzą impuls do wzrostu popytu na stal. Dobrą perspektywą wyraźnego wzrostu dla branży hutniczej jest również sytuacja i potencjał leżący na rynku motoryzacyjnym, który z powodu pandemii ucierpiał w znacznym stopniu (w 2020 r. w Europie zanotowano ok. 20% spadek rejestracji samochodów), a jest istotnym konsumentem stali;
- prognoza World Steel Association na lata 2021 i 2022 zakłada, że popyt na stal w 2021 r. wyniesie 1 874,0 mln ton (tzn. wzrośnie o 5,8% r/r), po spadku o 0,2% r/r w 2020 r. W 2022 roku popyt na stal wyniesie 1 924,6 mln ton (tzn. wzrośnie o 2,7% r/r). Prognoza zakłada ustabilizowanie sytuacji epidemiologicznej w II kwartale 2021 r. oraz stały postęp w zakresie szczepień;⁶⁰
- według Komitetu Ekonomicznego World Steel Association w nadchodzących latach popyt na stal powinien ulec mocnej poprawie, zarówno w gospodarkach rozwiniętych, jak i rozwijających się, wspierany przez dynamiczny popyt rynkowy oraz rządowe programy naprawcze. Jednak szacuje się, że powrót popytu na stal do poziomu sprzed pandemii zajmie kilka lat. Nadal istnieje duża niepewność w stosunku do sytuacji w 2021 r. z uwagi na rozwój sytuacji epidemiologicznej.⁶¹ Sytuacja na rynku hutniczym jest mocno związana z koniunkturą gospodarczą, w tym m.in. w sektorze budowlanym. Można założyć, że zużycie stali w Polsce w kolejnych kwartałach 2021 r. wzrośnie wskutek rosnącego popytu zgłaszanego przez budownictwo (m.in. w obszarze inwestycji infrastrukturalnych) oraz relatywnie silnego popytu innych sekcji przemysłu (np. sektora motoryzacyjnego). Zwiększające się jednak koszty energii elektrycznej, w połączeniu z rosnącymi kosztami zakupu praw do emisji CO₂, oraz rosnącymi cenami koksu skutkować będą z pewnością w 2021 r. wzrostem kosztów produkcji u producentów zarówno stali, jak i wyrobów stalowych

⁵⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁸ Wirtualny Nowy Przemysł

⁵⁹ Wirtualny Nowy Przemysł

⁶⁰ World Steel Association

⁶¹ World Steel Association

Przemysł w Czechach



W I kwartale 2021 r. wolumen produkcji przemysłowej w Czechach zwiększył się o 3,5% r/r (wobec wzrostu o 1,7% r/r w IV kwartale 2020 r. i spadku o 7,2% r/r w całym 2020 r.). Jednocześnie w tym okresie dynamika wzrostu sektora przemysłowego kształtowała się pod silnym wpływem efektu niskiej bazy statystycznej za marzec 2020 r. Po spadku produkcji przemysłowej r/r w styczniu i lutym 2021 r. (wynikającym m.in. z silnego nawrotu pandemii COVID-19 w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym, a także problemów natury podażowej związanych z wydłużeniem czasu dostaw materiałów i komponentów oraz ich dostępnością), w marcu 2021 r. jej wolumen zwiększył się aż o 18,2% r/r. Tak dynamiczny wzrost produkcji odzwierciedlał w dużej mierze niską bazę odniesienia za marzec 2020 r. (spadek produkcji o 9,6% r/r).⁶² Jednocześnie biorąc pod uwagę relatywną odporność sektora przemysłowego na kolejne nawroty pandemii COVID-19 (adaptacja przedsiębiorstw do nowych warunków prowadzenia działalności), a także spodziewane ożywienie gospodarcze w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym (wraz z postępującym procesem szczepień oraz nabywaniem odporności populacyjnej), w nadchodzących kwartałach można spodziewać się utrzymania wysokich dynamik wzrostu produkcji przemysłowej w Czechach. Dodatkowym czynnikiem wspierającym wzrost produkcji r/r będzie – szczególnie w II kwartale 2021 r. – bardzo niska baza statystyczna za 2020 r.

Na stopniowe ożywienie w czeskim sektorze przemysłowym wskazuje również zwiększony napływ nowych zamówień. W I kwartale 2021 r. wolumen nowych zamówień ogółem wzrósł o 7,2% r/r, w tym zamówienia eksportowe zwiększyły się o 13,1% r/r (rosły w najszybszym tempie od 2016 r.), a krajowe spadły o 4,6% r/r. Choć również w przypadku nowych zamówień efekty bazy statystycznej miały w I kwartale 2021 r. duży wpływ na dynamikę wzrostu w ujęciu rok do roku, to analizując dane miesięczne można zaobserwować ich zwiększony napływ r/r już poczynając od jesieni 2020 r. (kiedy bazą odniesienia był jeszcze okres sprzed pandemii COVID-19).⁶³

Głównym motorem wzrostu produkcji przemysłowej w I kwartale 2021 r. był segment przetwórstwa (+3,5% r/r), wspierany przez sektor powiązany z produkcją energii elektrycznej i zaopatrywaniem w wodę oraz gaz (+4,1% r/r). Na niższym poziomie niż w analogicznym okresie 2020 r. ukształtował się natomiast wolumen produkcji w dziale związanym z górnictwem i wydobywaniem surowców (-3,1% r/r).⁶⁴

W większości sektorów przemysłu kluczowych (z punktu widzenia potencjalnych przewozów spółek z Grupy PKP CARGO) wykazano w I kwartale 2021 r. wzrost produkcji r/r. W tym okresie zwiększyła się r/r produkcja m.in. pojazdów silnikowych (+8,8% r/r), drewna i wyrobów z drewna (+6,7% r/r), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+6,6% r/r), metali (+5,2% r/r) oraz wyrobów z metali (+4,7% r/r). W stosunku do I kwartału 2020 r. niższe były natomiast m.in. wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego (-3,5% r/r) oraz produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-1,5% r/r).⁶⁵

Z systematyczną poprawą koniunktury w sektorze przemysłowym w Czechach spójne pozostają także ostatnie wartości przyjmowane przez wskaźnik PMI. W I kwartale 2021 r. osiągnął on średnią wartość równą 57,2 pkt. wobec 54,3 pkt. w IV kwartale 2020 r. i 46,9 pkt. w całym 2020 r. (wartości powyżej progu 50,0 pkt. oznaczają trwające ożywienie w sektorze przemysłowym). Jednocześnie w marcu 2021 r. indeks PMI dla Czech ukształtował się na poziomie 58,0 pkt., tj. najwyższym od ponad trzech lat. W tym okresie do dynamicznego wzrostu wskaźnika PMI przyczyniły się jego wszystkie kluczowe komponenty: poziomy bieżącej produkcji, nowe zamówienia (w tym zwłaszcza eksportowe, których subindeks wzrósł do najwyższego poziomu od kwietnia 2018 r.) oraz zatrudnienie.⁶⁶ Równoległe do zwiększonego popytu, w marcu 2021 r. zaobserwowano także nasilenie problemów natury podażowej (zaburzeń w ramach łańcuchów dostaw), związane m.in. z dostępnością materiałów zużywanych w procesach produkcyjnych oraz opóźnieniami w ich transporcie. Ogółem, ankietowane przedsiębiorstwa spodziewają się utrzymania dobrej koniunktury w czeskim sektorze przemysłowym w horyzoncie nadchodzących kwartałów – w marcu 2021 r. subindeks prognozowanego poziomu produkcji w ciągu najbliższych 12 miesięcy ukształtował się na drugim najwyższym poziomie od lipca 2018 r., odzwierciedlając oczekiwania związane z post-pandemicznym ożywieniem oraz stopniowym luzowaniem restrykcji w kraju i za granicą.⁶⁷

Przewozy spółek z Grupy PKP CARGO na rynku czeskim koncentrują się przede wszystkim na transporcie paliw stałych (węgla kamiennego i koks), ropy i jej przetworów, chemikaliów oraz pozostałych wyrobów chemicznych, a także ładunków intermodalnych (wśród których istotny udział mają wyroby sektora automotive). Koniunktura panująca w gospodarce oraz – w szczególności - w powiązanych gałęziach przemysłu (wydobywaniu surowców, energetyce, hutnictwie czy produkcji pojazdów silnikowych oraz maszyn) przekłada się bezpośrednio na popyt na usługi przewozowe, a tym samym ma wpływ na wyniki operacyjne i finansowe spółek należących do Grupy PKP CARGO świadczących usługi na terytorium Czech.

⁶² Czeski Urząd Statystyczny

⁶³ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁴ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁵ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁶ Markit PMI

⁶⁷ Markit PMI

W I kwartale 2021 r. głównymi czynnikami wpływającymi na sytuację gospodarczą w wyszczególnionych powyżej sektorach przemysłu były:

- wywołana przez pandemię COVID-19 recesja gospodarcza w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym, mająca istotny wpływ na wolumen produkcji w przypadku większości gałęzi przemysłu. Kluczowymi gałęziami czeskiego sektora przemysłowego są m.in. produkcja automotive oraz maszyn, tj. branże zaliczające się do tych relatywnie najbardziej dotkniętych przez ekonomiczne konsekwencje pandemii COVID-19, zarówno jeśli chodzi o stronę popytową (niższe zapotrzebowanie na wyroby), jak i podażową (problemy z dostępnością części i komponentów oraz ich rosnące koszty, czy też zwiększony poziom absencji pracowników);
- wzrost wydobycia węgla kamiennego (w tym przede wszystkim koksującego), pomimo wygaszenia działalności - zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami - w lutym 2021 r. przez należące do OKD kopalnie ČSA i Darkov.⁶⁸ Według danych Czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w I kwartale 2021 r. wydobycie węgla kamiennego w Czechach wyniosło 0,9 mln ton (+37,6% r/r), w tym węgla koksującego 0,5 mln ton (+65,9% r/r), a energetycznego 0,4 mln ton (+14,9% r/r).⁶⁹ Import surowca w okresie styczeń-luty 2021 r. wzrósł do poziomu 0,6 mln ton (+18,1% r/r), natomiast eksport zwiększył się do 0,2 mln ton (+29,1% r/r);⁷⁰
- silna poprawa koniunktury w sektorze hutniczym. Zgodnie z danymi operacyjnymi Liberty Ostrava (największego producenta stali w Czechach), w I kwartale 2021 r. wolumen wytworzonej stali wzrósł o ponad 20% r/r względem analogicznego okresu 2020 r. i o ponad 70% w porównaniu do II kwartału 2020 r. (okresu zamrożenia aktywności wynikającego z pandemii COVID-19).⁷¹ W tym okresie miesięczne wolumeny produkcji stali kształtowały się na najwyższym poziomie od 2016 r. Prognozowane ożywienie gospodarcze w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym oraz dalszy wzrost popytu na wyroby sektora hutniczego powinny przełożyć się na utrzymanie wysokiego poziomu produkcji również w nadchodzących miesiącach;
- nieznaczny wzrost wolumenu produkcji sektora *automotive* – w I kwartale 2021 r. na terytorium Czech wyprodukowano łącznie 0,3 mln szt. pojazdów silnikowych wszystkich typów (osobowych, ciężarowych, autobusów, motocykli), tj. o 2,9% więcej niż w analogicznym okresie 2020 r. Kwartalny wzrost produkcji r/r wynikał jednak w dużej mierze z efektu niskiej bazy statystycznej za marzec 2020 r. - w tym okresie główni wytwórcy (Skoda, Toyota, Hyundai) odnotowali przestoje produkcyjne, związane m.in. z pozrywanymi na skutek pandemii COVID-19 łańcuchami dostaw. W styczniu i lutym 2021 r. wolumen produkcji sektora *automotive* w Czechach był w dalszym ciągu o kilkanaście procent niższy niż w okresie bezpośrednio poprzedzającym wybuch globalnej pandemii. Zdaniem przedstawicieli AutoSAP, pomimo pewnych sygnałów ożywienia popytu, perspektywy dla sektora *automotive* w Czechach charakteryzują się wysoką niepewnością, a dodatkowym czynnikiem niekorzystnie wpływającym obecnie na kondycję sektora są problemy z dostępnością części i komponentów, a także ich rosnące ceny.⁷²

⁶⁸ OKD a.s.

⁶⁹ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁷⁰ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, dane za marzec 2021 r. nie były jeszcze dostępne w okresie sporządzania niniejszego raportu

⁷¹ Liberty Ostrava

⁷² 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 kwartale 2021 r. na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działało już 88 przewoźników posiadających licencję prezesa UTK realizujących na jej podstawie usługi transportowe.⁷³ Oznacza to, że w I kwartale 2021 r. pojawiło się na rynku 4 nowych operatorów (po tym jak np. w samym II kwartale 2020 r. pojawiło się ich aż 10). Obecnie na tym rynku działają 3 podmioty należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s.⁷⁴

W I kwartale 2021 r. towarowi operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 56,7 mln ton towarów (+4,4% r/r) i wykonali pracę przewozową równą 12,8 mld tkm (+2,9% r/r). Mniej dynamiczny wzrost wolumenu przewozów rynku w ujęciu pracy przewozowej wynikał ze spadku średniej odległości przewozu, która w I kwartale 2021 r. ukształtowała się na poziomie 226 km, wobec 229 km w I kwartale 2020 r. (-1,4% r/r).⁷⁵

W I kwartale 2021 r. rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce wzrósł r/r głównie za sprawą wyników z marca, który okazał się zdecydowanie najlepszym miesiącem dla transportu kolejowego towarów w 2021 r. Wartość przewiezioną masę towarową przekroczyła w tym miesiącu 21,3 mln ton, tj. wykazała wzrost aż o +10,5% w porównaniu z marcem 2020 r. W tym samym czasie wzrosła również zrealizowana na rynku praca przewozowa do 4,8 mld tkm (+8,3% r/r, przy spadku średniej odległości przewozu o 4 km). W marcu przewieziono kolejną najwięcej towarów w 2021 r., zanotowano znaczny wzrost masy na rynku w stosunku zarówno do poprzednich miesięcy, jak i w stosunku do niektórych miesięcy sprzed pandemii. W odniesieniu do wyniku z lutego 2021 r. wolumen masy towarowej zwiększył się w marcu aż o +19,4% m/m, praca przewozowa natomiast wzrosła w jeszcze większym stopniu (+21,5% m/m). To ważny symptom ożywienia na rynku kolejowych przewozów towarowych i świadczy o coraz lepszej kondycji, oraz rosnącym potencjale tego rynku. Warto tu zaznaczyć również, że w I kwartale 2021 r. na rynku kolejowych przewozów towarowych swą działalność rozpoczęli nowi operatorzy.

Na koniec I kwartału 2021 r. koniunkturę na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz w krajowym przemyśle należy ocenić pozytywnie, szczególnie w kontekście trwającego nadal kryzysu gospodarczego w realiach pandemii. W ostatnich miesiącach należy zauważyć wyraźne symptomy ożywienia aktywności w polskim przemyśle, a sektor ten pozostaje relatywnie odporny na ekonomiczny wpływ pandemii COVID-19 i pełni rolę stabilizatora polskiej gospodarki (przy gorszych wynikach m.in. handlu, czy innych sektorów usługowych). Ostatecznie pomimo panującej pandemii COVID-19 w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, wprowadzenia w kraju zaostrzonych restrykcji oraz ryzyka osłabienia popytu ze strony firm i konsumentów, wyniki produkcji przemysłowej w I kwartale 2021 r. okazały się o +7,9% wyższe r/r,⁷⁶ co przełożyło się wyraźnie na poprawę sytuacji transportu kolejowego i optymistyczne perspektywy na kolejne miesiące 2021 r.

W trakcie 2 miesięcy 2021 r. zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych⁷⁷:

- węgiel kamienny (wzrost przewozów o 3,6% r/r do poziomu 13,8 mln ton). Wzrost wolumenu przewozów węgla kamiennego r/r był rezultatem m.in. wzrostu konsumpcji energii elektrycznej w Polsce i w rezultacie większego zapotrzebowania na ten surowiec ze strony elektrowni, wzrostu produkcji energii elektrycznej oraz korzystnych dla węgla kamiennego zmian w krajowym miksie energetycznym (znaczny wzrost udziału węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii), wzrostu sprzedaży węgla kamiennego na rynku, zmniejszonego stanu zapasów oraz wyższego wolumenu importu;
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (spadek przewozów o 15,7% r/r do poziomu 5,1 mln ton). Utrzymująca się niepewna koniunktura w budownictwie i spadek 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 rozstrzyganiu nowych przetargów) przełożyły się na zmniejszenie transportowanych wolumenów kruszyw r/r);
- rudy żelaza (wzrost o 21,9% r/r do poziomu 1,2 mln ton), metale i wyroby metalowe (spadek o -1,5% r/r do 1,6 mln ton) oraz koks (wzrost o 4,7% r/r do 1,8 mln ton). Po silnym spadku zapotrzebowania na stal i wyroby stalowe w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, co przełożyło się na znaczne zmniejszenie ogólnego wolumenu produkcji (np. wyłączenie przez krajowych producentów części baterii koksowniczych) i zmniejszenie przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz

⁷³ Urząd Transportu Kolejowego, statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej, w tym spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO International a.s.

⁷⁴ Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁵ Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁶ Główny Urząd Statystyczny,

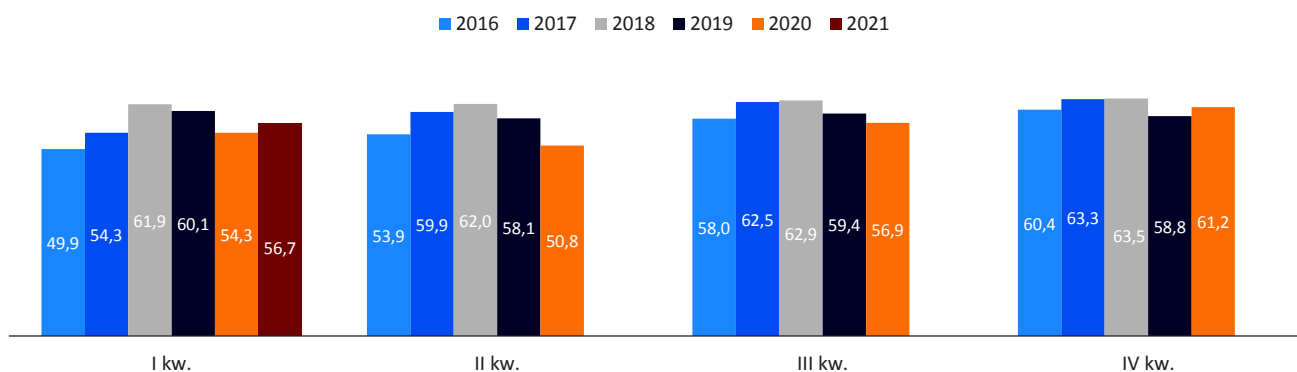
⁷⁷ Główny Urząd Statystyczny - dane za 2 miesiące 2021 r. Dane za marzec i cały I kwartał 2021 r. będą dostępne pod koniec maja 2021 r.

surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu) końcówka roku 2020 oraz początek roku 2021 przyniosły ożywienie tego rynku i odbicie. Stalochłonne gałęzie przemysłu (m.in. produkcja automotive czy przemysł maszynowy) były jednymi z najmocniej dotkniętych przez pierwszą falę pandemii COVID-19 segmentów gospodarki, a obecnie są gałęziami przemysłu notującymi największe wzrosty;

- produkty rafinacji ropy naftowej (wzrost o 1,9% r/r do 2,7 mln ton). Niewielka aktywizacja przewozów paliw ciekłych wynikała głównie ze wzrostu popytu, po znacznych spadkach związanych z epidemią COVID-19.

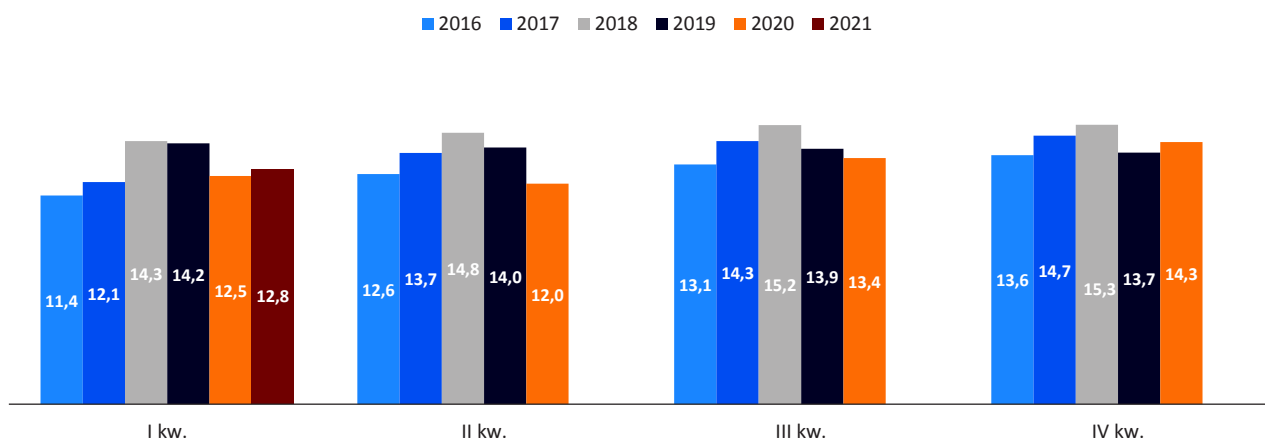
łącznie powyższe grupy towarowe w trakcie 2 miesięcy 2021 r. stanowiły 76% całkowitych przewozów rynku.

Rysunek 7 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2021 (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 2016-2021 (mld tkm)

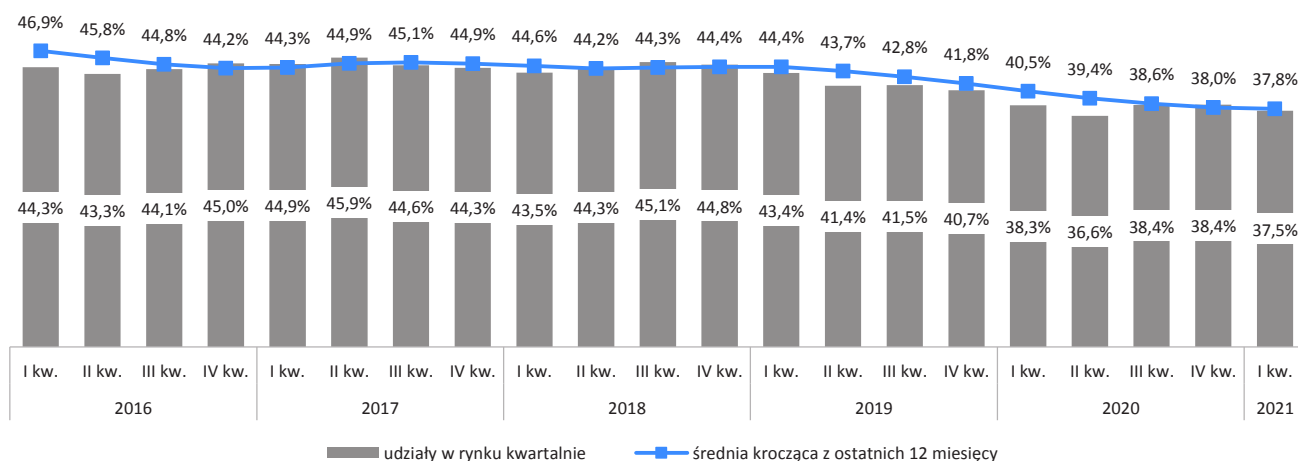


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

4.2.2 Pozycja Grupy PKP CARGO na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce

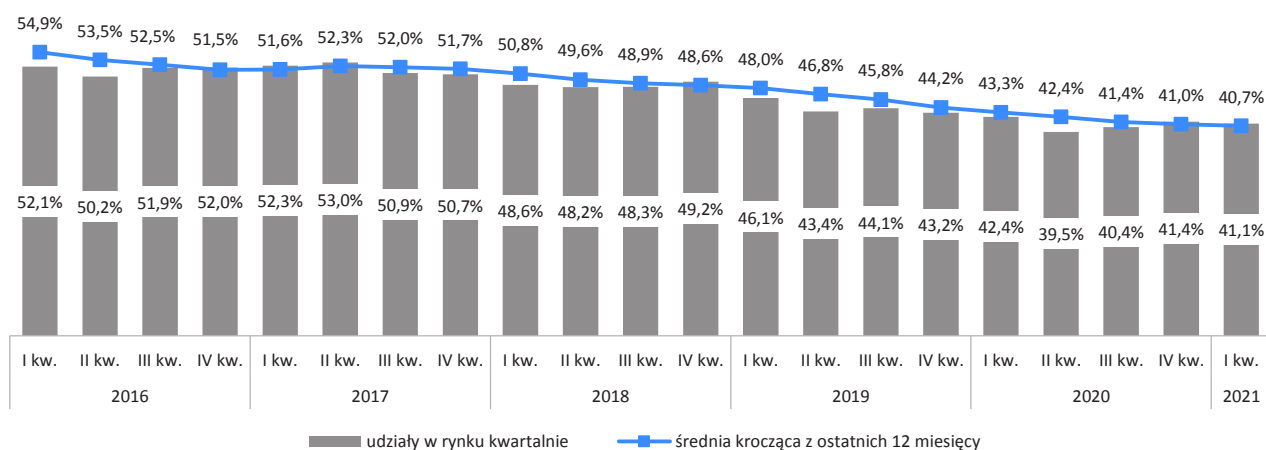
Pomimo spadku udziałów rynkowych r/r, w I kwartale 2021 r. Grupa PKP CARGO⁷⁸ utrzymała pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce, z udziałami na poziomie 37,5% (-0,8 p.p. r/r) według masy towarowej i 41,1% (-1,3 p.p. r/r) według pracy przewozowej. Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w I kwartale 2021 r. były równe odpowiednio 36,2% (-0,9 p.p. r/r) oraz 40,8% (-1,3 p.p. r/r).⁷⁹

Rysunek 9 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2021



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2021

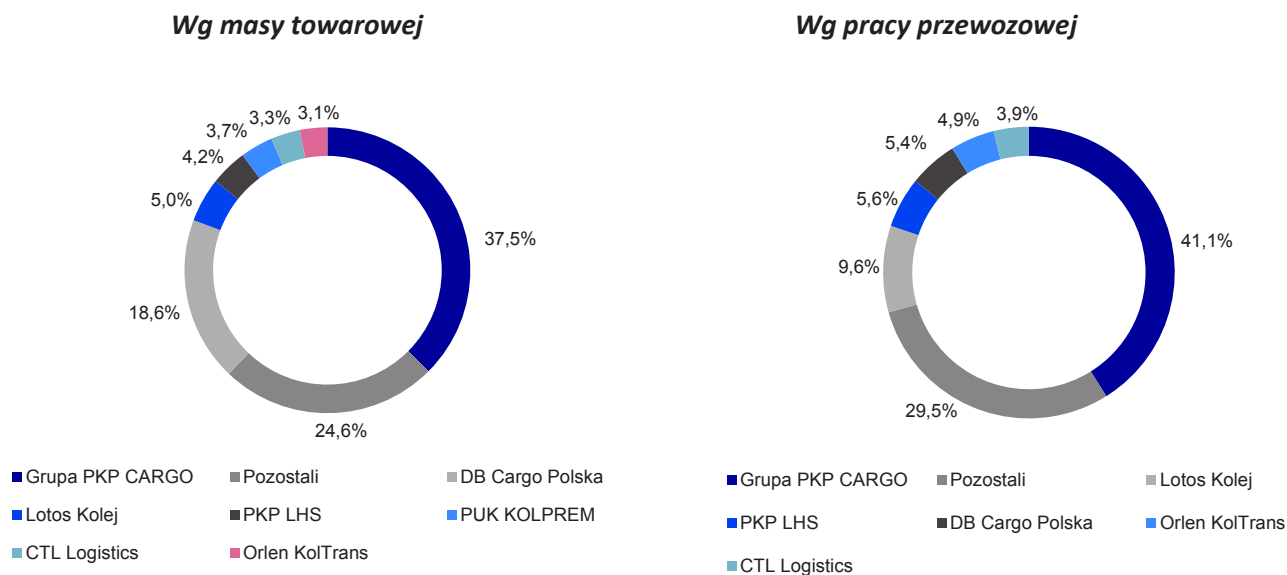


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁷⁸ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

⁷⁹ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 11 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2021 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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 kwartale 2021 r. konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO przewoźnicy przetransportowali łącznie 35,4 mln ton ładunków (+5,8% r/r). W tym czasie największy wolumen przetransportowanej masy wykazały spółki DB Cargo Polska (10,5 mln ton, wzrost o 6,6% r/r), Lotos Kolej (2,8 mln ton, spadek o 4,4% r/r) oraz PKP LHS (2,4 mln ton, wzrost o 5,6% r/r).⁸⁰

Równocześnie w I kwartale 2021 r. wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o 5,2% r/r do poziomu 7,5 mld tkm. Konkurencyjnymi przewoźnikami o największym wolumenie pracy przewozowej byli w tym czasie: Lotos Kolej (1,2 mld tkm, spadek o 1,5% r/r), PKP LHS (0,7 mld tkm, spadek o 2,4% r/r) oraz DB Cargo Polska (0,7 mld tkm, wzrost o 9,2% r/r).⁸¹

W I kwartale 2021 r. zanotowano skrócenie średniej odległości przewozu u konkurencyjnych operatorów kolejowych do 213 km (tj. -0,5% r/r).⁸²

W ujęciu masy towarowej, spośród konkurentów Grupy PKP CARGO najmocniejszy spadek udziałów rynkowych r/r w I kwartale 2021 r. odnotowali CTL Logistics (-0,5 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o 9,1% r/r), Freightliner PL (-0,5 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o 17,6% r/r) oraz Lotos Kolej (-0,5 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o 4,4% r/r). W znacznym stopniu zmniejszyły się również r/r udziały rynkowe małych przewoźników kolejowych - o jednostkowym udziale mniejszym od 0,5% (-0,5 p.p. r/r, zmniejszenie przewozów o 2,6% r/r). Pod względem wykonanej pracy przewozowej, w największym stopniu skurczyły się natomiast r/r udziały rynkowe spółek: Freightliner PL (-0,7 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 20,7%), CTL Logistics (-0,5 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 9,1% r/r), Captrain Polska (-0,5 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 20,2% r/r), Lotos Kolej (-0,4 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 1,5% r/r) oraz PKP LHS (-0,3 p.p. r/r, spadek zrealizowanej pracy przewozowej o 2,4% r/r). W tym przypadku udziały rynkowe małych przewoźników kolejowych - o jednostkowym udziale mniejszym od 0,5% również uległy znacznemu zmniejszeniu r/r (-0,9 p.p. r/r, zmniejszenie zrealizowanej pracy przewozowej o 12,2% r/r).⁸³

W I kwartale 2021 r. na rynku kolejowych przewozów towarowych bardzo dobrze radziły sobie natomiast spółki realizujące oraz poszerzające skalę działalności w segmencie intermodalnym – szczególnie Ecco Rail oraz PCC Intermodal.⁸⁴ W tym czasie

⁸⁰ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸¹ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸² obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸³ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸⁴ Urząd Transportu Kolejowego

udział rynkowy Ecco Rail wzrósł o +0,5 p.p. r/r w zakresie masy towarowej, oraz +0,9 p.p. r/r w pracy przewozowej. Dla PCC Intermodal zanotowano wzrosty na poziomie +0,3 p.p. r/r w masie, oraz +0,6 p.p. r/r w pracy przewozowej.⁸⁵

Na rynku widać również tendencję wyraźnego zwiększania się roli spółek, które intensywnie funkcjonują na rynku przewozów kolejowych od niedawna. Przykładem jest tu przewoźnik kolejowy Karpiel, który w I kwartale 2020 r. realizował jeszcze przewozy na minimalnym poziomie, a obecnie wypracował wzrost udziału w rynku na poziomie +0,5 p.p. r/r w zakresie masy towarowej, oraz aż +0,8 p.p. w pracy przewozowej.

Należy zauważyć, że wyraźny wzrost przewozów i udziałów r/r odnotował w I kwartale 2021 r. operator wyspecjalizowany Orlen KolTrans (będący podmiotem zależnym dużej grupy kapitałowej i koncentrujący działalność na obsłudze transportowej masy zlecanej przez spółkę-matkę), który wypracował wzrost udziału rynkowego o +0,3 p.p. r/r w masie towarowej, oraz +0,8 p.p. r/r w zakresie zrealizowanej pracy przewozowej - podczas gdy inni operatorzy wyspecjalizowani, tj. Lotos Kolej, Ciech Cargo, PUK Kolprem, Rail Polonia, JSW Logistics oraz Pol-Miedź Trans odnotowali zmniejszenie swoich udziałów w przewiezionej na rynku masie towarowej.⁸⁶

Największy wartościowy wzrost wolumenu przewiezionych w I kwartale 2021 r. towarów w stosunku do wyników z analogicznego okresu 2020 r. wypracował DB Cargo Polska, co pozwoliło temu przewoźnikowi na zwiększenie swojego udziału rynkowego w zakresie masy towarowej o +0,4 p.p. r/r, oraz jednocześnie o +0,3 p.p. r/r w rynku pracy przewozowej.⁸⁷

4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W 2020 r. w Republice Czeskiej przewieziono w sumie 561,6 mln ton towarów (-9,2% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 73,4 mld tkm (+27,1% r/r). W tym czasie spadek przetransportowanych wolumenów r/r odnotowały wszystkie gałęzie transportu, natomiast w ujęciu pracy przewozowej jej wzrost zaobserwowano wyłącznie dla transportu drogowego. Wzrost pracy przewozowej wykonanej przez cały sektor transportu przy jednoczesnym silnym spadku przewiezionej masy ładunków wynikał z istotnego wydłużenia średniej odległości przewozu dla wszystkich gałęzi transportu. W 2020 r. średnia odległość przewozu ładunków w Czechach wzrosła aż o 40,0% r/r i wyniosła 130,7 km, w tym transport drogowy odnotował jej wydłużenie aż o 57,5% r/r do poziomu 122,0 km (wobec 77,5 km w roku 2019). Pomimo silnego wzrostu r/r, średnia odległość przewozu transportu drogowego jest w dalszym ciągu krótsza niż dla pozostałych gałęzi transportu, w tym kolei.⁸⁸

Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w 2020 r.

Wyszczególnienie	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	561,6	-57,0	-9,2%	73,4	15,6	27,1%	130,7	37,3	40,0%
Transport drogowy	459,7	-44,4	-8,8%	56,1	17,0	43,6%	122,0	44,5	57,5%
Transport kolejowy	90,9	-7,7	-7,8%	15,1	-0,9	-5,8%	166,6	3,5	2,1%
Pozostałe gałęzie transportu	11,0	-4,9	-30,8%	2,2	-0,5	-17,2%	199,2	32,7	19,7%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Transport kolejowy w Czechach w 2020 r. odnotował spadek r/r wolumenu przewiezionej masy do 90,9 mln ton (-7,8% r/r), przy jednoczesnym zmniejszeniu wykonanej pracy przewozowej do 15,1 mld tkm (-5,8% r/r). Wyniki te przełożyły się na wzrost udziałów kolei w ujęciu masy towarowej (+0,3 p.p. r/r), przy jednoczesnym zmniejszeniu udziału w zakresie pracy przewozowej (-7,2 p.p. r/r).⁸⁹

⁸⁵ obliczenia własne na podstawie danych UTK

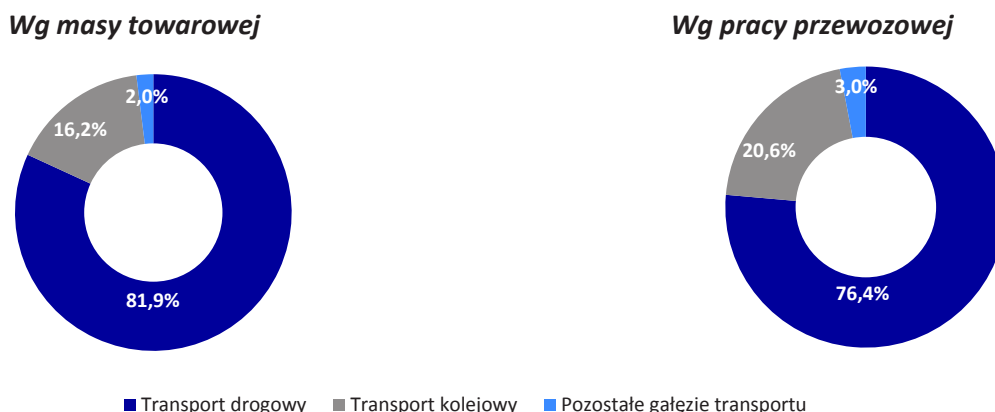
⁸⁶ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸⁷ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸⁸ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

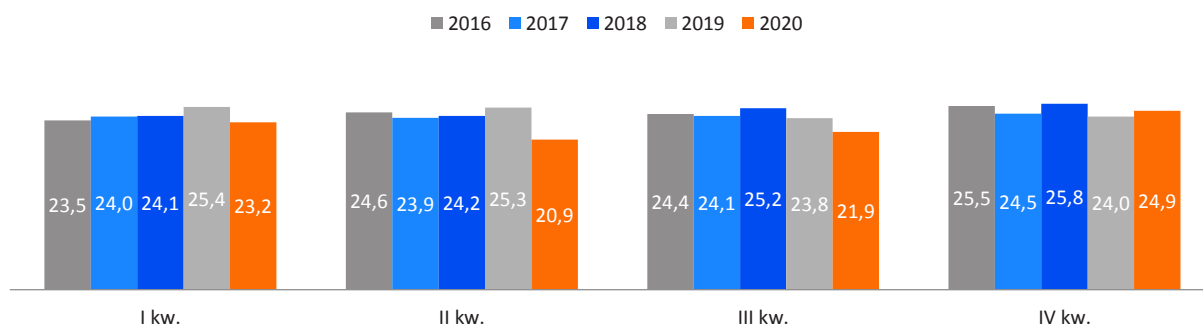
⁸⁹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

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



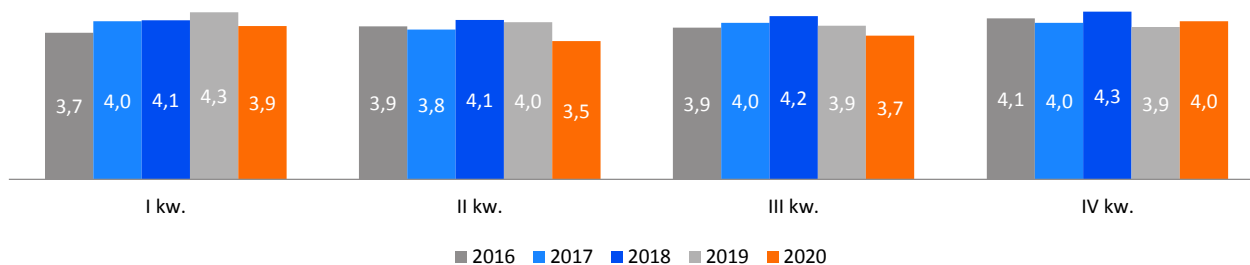
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

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



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)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

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

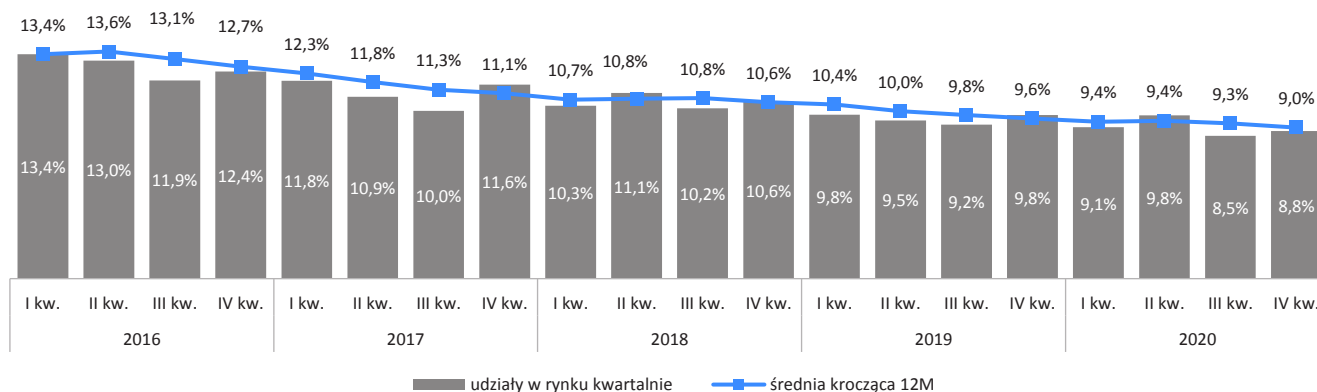
Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), w 2020 r. na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działało 123 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym 2 spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s.⁹⁰

W I kwartale 2021 r. spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 2,1 mln ton ładunków (-1,2% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,3 mld tkm (-3,7% r/r).⁹¹ Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zmniejszyła się w tym okresie do 133,8 km (-2,5% r/r).⁹² Zmniejszenie średniej odległości przewozu w tym czasie było rezultatem zmiany struktury przewozów według grup ładunków m.in. dla przewozów metali i wyrobów oraz ropy i przetworów naftowych (krótsze relacje niż w I kwartale 2020 r., przy jednoczesnym wzroście udziału tych grup w całości przewozów), oraz przewozów intermodalnych i pozostałych ładunków (zmniejszenie udziału tych grup - charakteryzujących się wyższą od średniej odległością przewozu - w całkowitym wolumenie transportowanych przez spółkę PKP CARGO International towarów).⁹³

Zgodnie z danymi SŽDC, w związku ze spadkiem wykonanej pracy przewozowej r/r w I kwartale 2021 r. pozycja konkurencyjna spółki PKP CARGO International na czeskim rynku minimalnie się pogorszyła - jej udział zmniejszył się o -0,9 p.p. r/r do poziomu 6,9%. Spółka nadal utrzymuje jednak stabilną pozycję trzeciego największego przewoźnika na czeskim rynku.⁹⁴

W trakcie I kwartału 2021 r. skutki pandemii COVID-19 oraz związana z tym recesja gospodarcza w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym nadal wywierały negatywny wpływ na wyniki przewozowe PKP CARGO International, choć widać już znaczne ożywienie w przemyśle, szczególnie na rynku węgla koksującego, w hutnictwie oraz na rynku automotive. W I kwartale 2021 r. spółka PKP CARGO International odnotowała wzrost r/r przewozów m.in. koksu, węgla brunatnego (o +5,1% r/r, do 0,5 mln ton), paliw płynnych (+18,5% do 0,3 mln ton), produktów chemicznych (+2,6% r/r, do 0,1 mln ton), czy metali i wyrobów (+168,1% r/r do 0,1 mln ton).⁹⁵ W tym czasie spółka wykazała jednak spadek przewozów r/r m.in. dla takich grup towarowych jak: węgiel kamienny (-6,9% r/r do 0,6 mln ton), czy przewozy intermodalne (-6,3% r/r do 0,4 mln ton).⁹⁶ Oprócz czynników ekonomicznych odzwierciedlających wpływ pandemii, zmniejszenie przewozów dla niektórych grup towarowych było jednocześnie efektem podejmowanych przez spółkę inicjatyw mających na celu zmianę struktury jakościowej przewozów (a w rezultacie podniesienia rentowności i efektywności).

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



* dane za I kw. 2020 r. dostępne będą na przełomie II i III 2021 r.

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

⁹⁰ SŽDC

⁹¹ statystyka własna PKP CARGO International

⁹² statystyka własna PKP CARGO International

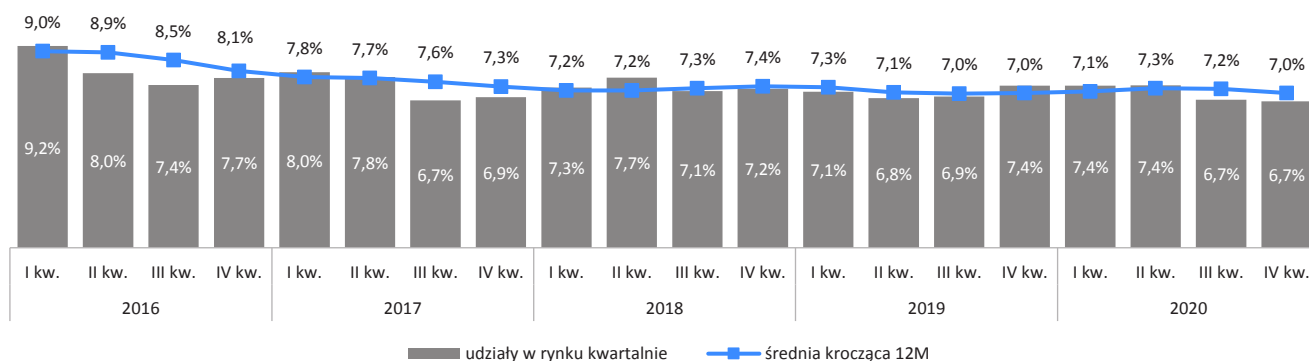
⁹³ statystyka własna PKP CARGO International

⁹⁴ SŽDC

⁹⁵ statystyka własna PKP CARGO International

⁹⁶ statystyka własna PKP CARGO International

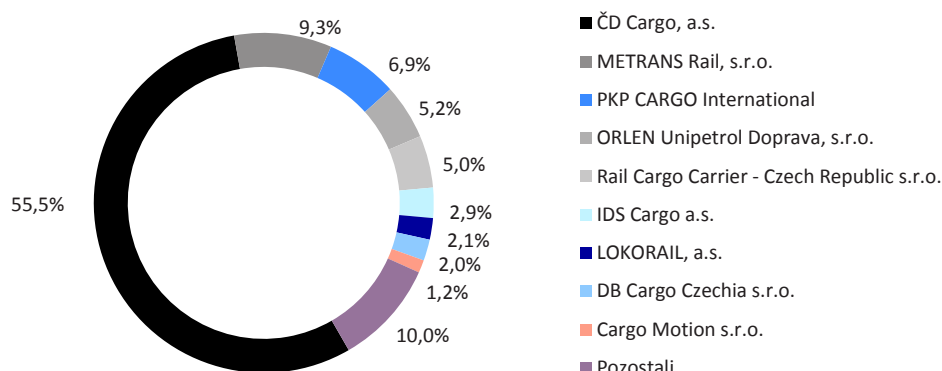
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2020*



*dane za I kw. 2020 r. dostępne będą na przełomie II i III 2021 r.

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

Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I kwartale 2021 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W I kwartale 2021 r. spółka ČD Cargo a.s. nadal utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych, choć jej udział rynkowy pozostawał w trendzie spadkowym r/r i wyniósł 55,5% (-2,7 p.p. r/r). Niższe niż w I kwartale 2020 r. były również udziały rynkowe takich spółek jak PKP CARGO International (-0,9 p.p. r/r do 6,9%) oraz IDS Cargo (-0,9 p.p. r/r do 2,9%). W I kwartale 2021 r. największy wzrost udziałów rynkowych r/r odnotowały: ORLEN Unipetrol Doprava (+0,7 p.p. r/r do poziomu 5,2%, operator koncentruje działalność w segmencie przewozów paliw) oraz Rail Cargo Carrier – Czech Republic (+1,0 p.p. r/r do 5,0%) i Metrans Rail (+0,3 p.p. r/r do 9,3%), tj. podmioty opierające model biznesowy na oferowaniu kompleksowej obsługi logistycznej w transporcie kontenerów w obszarze Trójmorza. Metrans Rail wzmocnił tym samym swoją pozycję jako wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach. W zestawieniu pojawili się operatorzy kolejowi, którzy w I kwartale 2020 r. nie byli wyszczególniani tzn.: LOKORAIL a.s. (z udziałem 2,1%), Cargo Motion (1,2%) oraz DB Cargo Czechia s.r.o. (2,0%). Znaczny wzrost udziału rynkowego osiągnęli też drobni operatorzy kolejowi, którzy nie przekroczyli progu rynkowego i nie są wyszczególniani w statystyce pojedynczo (+2,2 p.p. r/r do 10,0%).⁹⁷

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim w I kwartale 2021 r. nie wyszczególnia spółki PKP CARGO S.A. W I kwartale 2021 r. zmniejszyły się r/r realizowane przez PKP CARGO S.A. przewozy koks (na skutek braku eksportu tego towaru z Czech przez port w Gdańsku oraz braku tranzytu z Polski do Bośni i Hercegowiny), przewozy rudy (w wyniku braku importu do Czech przez port w Świnoujściu – w związku ze spadkiem zapotrzebowania hutnictwa oraz utratą części przewozów na rzecz konkurencji), metali (w tranzyście z Węgier i Słowacji do Polski i imporcie do Czech przez Gdynię) oraz węgla kamiennego (z uwagi na brak importu do Czech przez port w Gdańsku oraz mniejszy tranzyt z Polski na Słowację).

⁹⁷ SŽDC

Jednocześnie w ujęciu rok do roku wzrósł import topnika wapniowego z Polski do Czech, wzrosły również przewozy drewna surowego (dzięki realizacji przewozów z Polski do Austrii i na Węgry oraz z Białorusi na Słowację, a także większym przewozom z Polski na Słowację), zwiększyły się przewozy tranzytowe papieru ze Słowacji do Polski i z Polski do Serbii oraz na Węgry, a także tranzyt kontenerów między Polską a Włochami i Rumunią.⁹⁸

4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za I kwartał 2020 r. i I kwartał 2021 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.

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 za I kwartał 2021 r. i 2020 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2021	I kw. 2020	Zmiana		I kw. 2021	I kw. 2020
	<i>(mln tkm)</i> ⁹⁹		I kw. 2021 / I kw. 2020	%	udział w całości (%)	
Paliwa stałe ¹	2 395	2 430	-35	-1,4%	41%	42%
z czego węgiel kamienny	1 924	1 962	-39	-2,0%	33%	34%
Kruszywa i materiały budowlane ²	847	885	-38	-4,2%	14%	15%
Metale i rudy ³	546	461	85	18,3%	9%	8%
Produkty chemiczne ⁴	542	470	72	15,4%	9%	8%
Paliwa płynne ⁵	160	256	-97	-37,7%	3%	4%
Drewno i płody rolne ⁶	229	266	-37	-13,9%	4%	5%
Przewozy intermodalne	1 066	880	186	21,1%	18%	15%
Pozostałe ⁷	116	156	-40	-25,7%	2%	3%
Razem	5 901	5 805	96	1,7%	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2021 r. i 2020 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2021	I kw. 2020	Zmiana		I kw. 2021	I kw. 2020
	<i>(mln ton)</i>		I kw. 2021 / I kw. 2020	%	udział w całości (%)	
Paliwa stałe ¹	12,7	12,2	0,5	4,3%	55%	53%
z czego węgiel kamienny	11,1	10,7	0,4	3,6%	48%	47%
Kruszywa i materiały budowlane ²	3,3	3,5	-0,2	-5,3%	14%	15%
Metale i rudy ³	1,7	1,7	0,1	4,4%	7%	7%
Produkty chemiczne ⁴	1,6	1,5	0,1	8,7%	7%	6%
Paliwa płynne ⁵	0,5	0,8	-0,3	-38,0%	2%	3%
Drewno i płody rolne ⁶	0,6	0,8	-0,1	-17,4%	3%	3%
Przewozy intermodalne	2,3	2,1	0,3	12,1%	10%	9%
Pozostałe ⁷	0,5	0,5	0,0	-9,0%	2%	2%
Razem	23,3	23,0	0,3	1,4%	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne

⁹⁸ statystyka własna PKP CARGO S.A.

⁹⁹ 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 kwartale 2021 r. Grupa PKP CARGO realizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 253 km (+0,3 r/r).

Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za I kwartał 2021 r. i 2020 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2021	I kw. 2020	Zmiana	
			I kw. 2021 / I kw. 2020	%
	(km)			
Paliwa stałe ¹	188	199	-11	-5,5%
z czego węgiel kamienny	173	183	-10	-5,4%
Kruszywa i materiały budowlane ²	254	251	3	1,1%
Metale i rudy ³	316	279	37	13,3%
Produkty chemiczne ⁴	337	317	19	6,1%
Paliwa płynne ⁵	336	335	1	0,4%
Drewno i płody rolne ⁶	352	338	14	4,3%
Przewozy intermodalne	458	424	34	8,0%
Pozostałe ⁷	257	314	-58	-18,3%
Razem	253	253	1	0,3%

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 okresie I kwartału 2021 r.:



paliwa
stałe

- większa r/r sprzedaż węgla kamiennego (pomimo spadku jego produkcji);
- wzrost zapotrzebowania na węgiel w kraju spowodowany m.in.:
 - wzrostem produkcji energii elektrycznej ze względu na większe zapotrzebowanie odbiorców,
 - zmianami w miksie energetycznym, tj. wzrostem znaczenia produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym oraz spadkiem znaczenia energetyki wiatrowej i gazowej,
- malejącym udziałem importu energii elektrycznej;
- wzrost przewozów koksu na terenie Polski;
- niższe przewozy dla odbiorców węgla w Czechach zarówno z kopalń czeskich, jak i z terytorium Polski;
- niższe przewozy koksu na terenie Czech;
- spadek średniej odległości przewozu węgla oraz koksu na terenie RP (zmiana w strukturze i kierunkach dostaw, mniejszy udział tranzytu) oraz spadek średniej odległości przewozów PKP CARGO International (brak przewozów do Austrii).



kruszywa
i materiały
budowlane

- mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowane spowolnieniem na rynku budowlanym wywołanym:
 - zimowym wstrzymaniem realizacji niektórych inwestycji ze względu na panujące warunki atmosferyczne,
 - mniejszą skalą realizowanych obecnie inwestycji,
 - spowolnieniem w realizacji trwających kontraktów ze względu na wzrost cen materiałów budowlanych i robocizny;
- pogorszenie płynności firm budowlanych oraz obniżenie rentowności inwestycji;
- spadek przewozów PKP CARGO International na potrzeby budowy torów kolejowych;
- tendencja spadkowa w przewozach w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku (brak nadania pociągów ze względu na pandemię).


intermodal

- wzrost przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku – pozyskanie nowych klientów oraz intensyfikacja przewozów w ramach współpracy z dotychczasowymi;
- realizacja regularnych połączeń operatorskich do/i z portów;
- realizacja przewozów naczip w ramach połączeń operatorskich do Duisburga;
- zmniejszenie przewozów zrębki drzewnej opałowej (utrata znacznej części kontraktu);
- ograniczenie przewozów masowych w kontenerach (mniejsza ilość stali);
- spadek przewozów samochodów z Czech do Rosji i Słowenii (spadek popytu).


**metale
i rudy**

- wzrost przewozów rud i metali spowodowany zwiększonym zapotrzebowaniem na wyroby stalowe po spowolnieniu produkcji budowlano-montażowej w 2020 r.;
- pozyskanie kontraktów na przewozy metali z portów do Czech;
- wzrost średniej odległości przewozu związany ze zmianą kierunków dostaw rudy oraz eksportem i tranzytem metali do portów morskich.


**produkty
chemiczne**

- wzrost przewozów nawozów sztucznych (w komunikacji krajowej oraz w eksporcie przez porty morskie);
- wzrost przewozów szkliwa sodowego w eksporcie przez porty;
- wzrost przewozów węglowodorów przez granicę wschodnią


**paliwa
płynne**

- spadek przewozów i zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta - zmiany wynikające z bieżącej sytuacji popytowo-podażowej oraz realizacji przewozów klienta przez przewoźnika z jego grupy kapitałowej
- realizacja przewozów paliw (koks naftowy) w eksporcie na Słowację;
- wzrost przewozów realizowanych przez PKP CARGO International ze Słowacji do Polski i Niemiec oraz na terytorium Czech;


**drewno
i płody rolne**

- spadek przewozów drewna dla głównych odbiorców (producentów papieru) spowodowany ograniczeniami w imporcie drewna z Białorusi;
- brak przewozów drewna z Czech do portów;
- spadek eksportu drewna z Polski ze względu na nadwyżkę taniego drewna z Czech);


pozostałe

- wzrost przewozów siarczku arsenu z Białorusi;
- spadek przewozów popiołów;
- spadek przewozów wojskowych (ograniczenia transportów na poligon związane z COVID-19);
- zakończenie przewozów samochodów z Czech do Niemiec;
- spadek średniej odległości krajowych przewozów pozostałych towarów związany ze zmianą struktury relacji przewozowych;

4.3 Pozostałe usługi

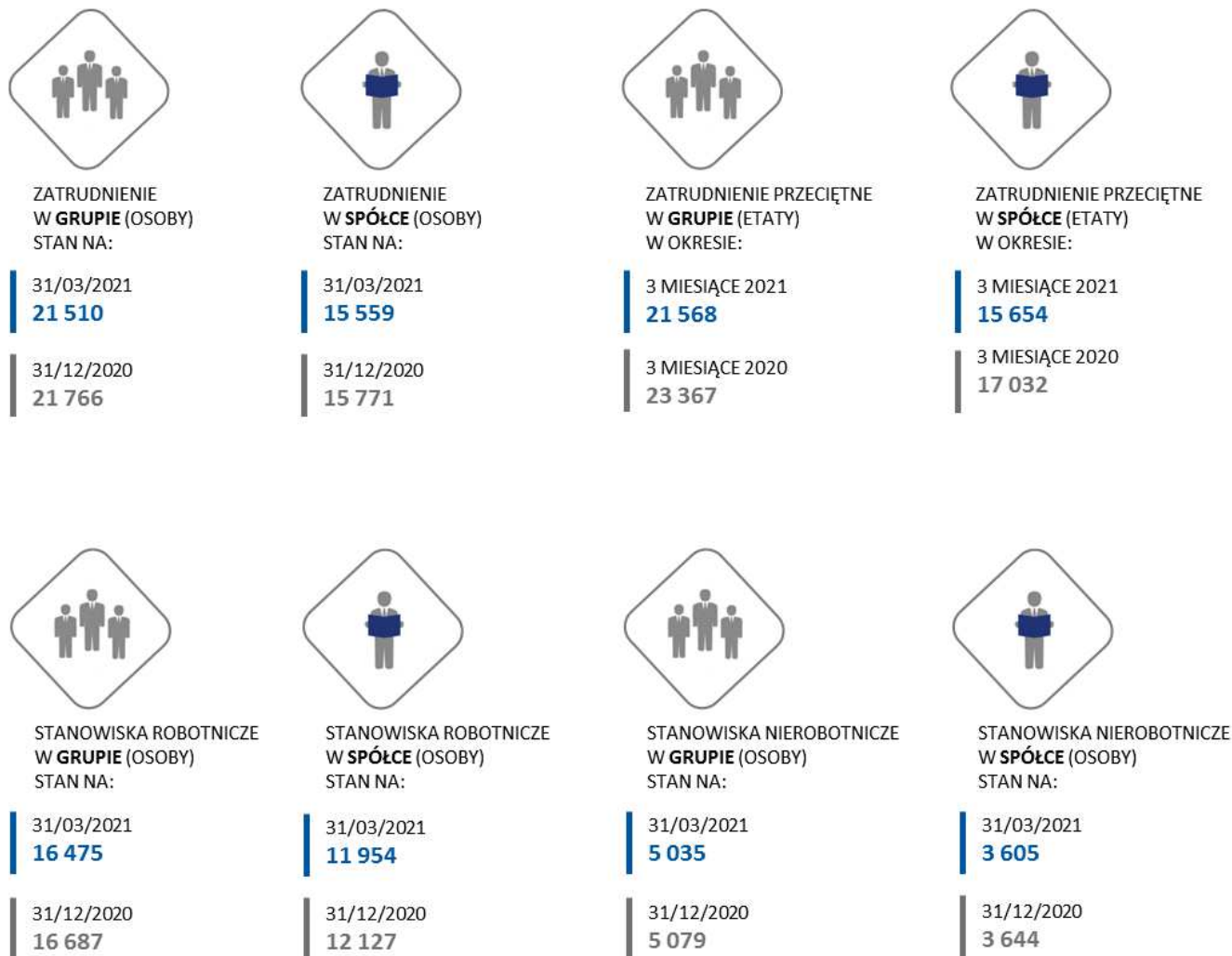
Grupa nie wyróżnia segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiada jeden główny produkt, któremu przypisane są wszystkie istotne usługi świadczone przez Grupę. Grupa prowadzi działalność w ramach jednego głównego segmentu - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Zarząd Jednostki dominującej analizuje dane finansowe w układzie, w jakim zostały zaprezentowane w Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy. W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi związane z remontami taboru, utrzymania 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 3 miesięcy 2021 r. oraz w analogicznym okresie 2020 r.

Rysunek 18 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2021 r. oraz 2020 r.



Od początku 2021 r. w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 256 osób, w tym w samej spółce PKP CARGO S.A. o 212 osób.

4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2021 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 211,0 mln zł, tj. mniej o 2,5% w stosunku do analogicznego okresu 2020 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 okresie 3 miesięcy 2021 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru, modernizację lokomotyw oraz zakup wagonów - łącznie 171,2 mln zł (tj. 81,1% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 5,5 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 5,3 mln zł, na zakupy pozostałych maszyn, urządzeń oraz pozostałego wyposażenia warsztatowego na poziomie 0,9 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie 28,1 mln zł, w tym: w obszarze najmu nieruchomości na poziomie 21,5 mln zł oraz na pozostałe prawa na poziomie 6,6 mln zł, głównie na leasing wyposażenia terminali kontenerowych i zapleczy warsztatowych oraz kontenerów do przewozu cukru.

Szczegółowe zestawienie wykonania nakładów inwestycyjnych Grupy PKP CARGO za I kwartał 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego przedstawia poniższa tabela.

Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 3 miesiące 2021 r. w porównaniu do 3 miesięcy 2020 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	3 miesiące 2021	3 miesiące 2020	Zmiana r/r	Zmiana r/r w %
Budownictwo inwestycyjne	5,3	9,3	-4,0	-43,0%
Zakup lokomotyw	0,0	33,0	-33,0	-100,0%
Modernizacja lokomotyw	73,0	26,5	46,5	175,5%
Zakup wagonów	20,1	0,0	20,1	-
Modernizacja wagonów	0,0	1,4	-1,4	-100,0%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	0,9	2,7	-1,8	-66,7%
Teleinformatyzacja	5,5	3,9	1,6	41,0%
Pozostałe	0,0	2,1	-2,1	-100,0%
Komponenty w remontach, w tym:	78,1	102,3	-24,2	-23,7%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	23,4	30,5	-7,1	-23,3%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	54,7	71,8	-17,1	-23,8%
Prawa do użytkowania aktywów*	28,1	35,3	-7,2	-20,4%
Razem	211,0	216,5	-5,5	-2,5%

* Nakłady na prawa do użytkowania aktywów za okres 3 miesięcy 2021 rok nie obejmują zwiększeń w wysokości 5,0 mln zł wynikających z leasingu zwrotnego urządzeń przeładunkowych.

Źródło: Opracowanie własne

4.6 Istotne informacje i zdarzenia

STYCZEŃ

- W dniu 14 stycznia 2021 r. Polskie Koleje Państwowe S.A. – akcjonariusz Spółki, powołał do składu Rady Nadzorczej z dniem 14 stycznia 2021 r. Pana Marcina Kowalczyka. W dniu 25 stycznia 2021 r., Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wybrała Pana Marcina Kowalczyka do pełnienia funkcji Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VII kadencji.

LUTY

- Zawiadomienie o wyborze przez 2. Regionalną Bazę Logistyczną w Warszawie oferty PKP CARGO S.A. jako najkorzystniejszej w postępowaniu prowadzonym w celu zawarcia 7-letniej umowy ramowej na świadczenie usługi transportu kolejowego.
- Zawarcie umowy na przewozy kolejowe węgla ze spółką Tauron Wydobycie. Umowa obowiązuje od 5 lutego 2021 r. i została zawarta na 12 miesięcy. Jej wartość wynosi ok. 68 mln zł.
- Przedłużenie współpracy pomiędzy PKP CARGO CONNECT a Eurasian International Freight GmbH. PKP CARGO CONNECT zapewni organizację transportu kolejowego kontenerów w UE i na innych odcinkach Nowego Jedwabnego Szlaku - kompleksowy transport kolejowy z dedykowanymi usługami celnymi. Ponadto polska strona zadba o usługi przeładunkowe i składowania kontenerów. Te ostatnie świadczyć będzie PKP CARGO Terminale.
- Wpisanie do Rejestru Układów Zbiorowych Pracy nowego układu dla Spółki PKP CARGO Terminale Sp. z o.o. z datą obowiązywania od 1 marca 2021 r.

MARZEC

- Podpisanie umowy ramowej na świadczenie usług przewozu transportem kolejowym sprzętu wojskowego oraz personelu wojskowego na potrzeby jednostek organizacyjnych resortu obrony narodowej, w komunikacji krajowej i międzynarodowej ze Skarbem Państwa - 2. Regionalną Bazą Logistyczną w Warszawie. Umowa została zawarta na okres 7 lat od dnia jej podpisania. Maksymalna całkowita wartość zamówienia oszacowana została przez zamawiającego na kwotę 1,1 mld zł netto (ok. 1,4 mld zł brutto).
- Konsorcjum PKP CARGO i PKP CARGO SERVICE podpisało umowę na przewozy kolejowe węgla kamiennego w latach 2021-2022 ze spółką Tauron Ciepło. Wartość kontraktu to ponad 36 mln zł. Umowa realizowana jest od marca 2021 r. W ramach kontraktu do Zakładów Wytwarzania Tauron Ciepło dostarczone zostanie ok. 780 tys. ton / rok węgla kamiennego z Zakładów Górniczych Tauron Wydobycie S.A., kopalń Polskiej Grupy Górniczej S.A. oraz od innych nadawców. Konsorcjum obsługiwało będzie także bocznice kolejowe Tauron Ciepło w Zakładach Wytwarzania Tychy, Katowice, Bielsko-Biała EC1 i EC2.
- W dniu 22 marca 2021 r. PKP CARGO CONNECT zawarła z RENTRANS CARGO Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie („RENTRANS CARGO”) warunkową umowę nabycia udziałów w celu umorzenia, na mocy której PKP CARGO CONNECT dokonała zbycia wszystkich posiadanych w spółce RENTRANS CARGO 249 udziałów. W wyniku powyższego, własność 249 udziałów w RENTRANS CARGO w dniu 22 marca 2021 r. przeszła na tę spółkę, co oznacza, że z dniem 22 marca 2021 r. PKP CARGO CONNECT przestała być współnikiem RENTRANS CARGO, w związku z czym spółka RENTRANS CARGO przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A.

KWIECIEŃ

- Wydanie przez Prezesa UOKiK zgody na dokonanie koncentracji polegającej na utworzeniu przez PKP CARGO S.A. oraz LTG Cargo Polska Sp. z o.o wspólnego przedsiębiorcy.

MAJ

- W dniu 17 maja 2021 r. PKP CARGO S.A. podpisała aneks do umowy o kredyt w rachunku bieżącym przedłużający okres dostępności kredytu do dnia 24 maja 2022 r.

5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

5.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

5.1.1. 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 ¹⁰⁰		w mln EUR	
	3 miesiące 2021	3 miesiące 2020	3 miesiące 2021	3 miesiące 2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,5721	4,3963
Przychody z działalności operacyjnej	1 010,9	1 049,7	221,1	238,8
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-71,0	-105,6	-15,5	-24,0
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-85,2	-138,9	-18,6	-31,6
Zysk / strata netto	-71,3	-114,4	-15,6	-26,0
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-62,6	-158,5	-13,7	-36,1
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.)	-1,59	-2,56	-0,35	-0,58
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-1,59	-2,56	-0,35	-0,58
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	57,8	102,8	12,6	23,4
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-161,8	-242,7	-35,4	-55,3
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-78,5	-98,2	-17,2	-22,3
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-182,5	-238,1	-39,9	-54,2
	31/03/2021	31/12/2020	31/03/2021	31/12/2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,6603	4,6148
Aktywa trwałe	6 429,3	6 397,4	1 379,6	1 386,3
Aktywa obrotowe	1 016,3	1 149,3	218,1	249,1
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	2,2	12,7	0,5	2,7
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	480,5	485,2
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 081,2	3 143,8	661,2	681,2
Zobowiązania długoterminowe	2 982,3	3 029,5	640,0	656,5
Zobowiązania krótkoterminowe	1 384,3	1 386,1	297,0	300,4

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2021 roku sporządzone według MSSF UE

¹⁰⁰ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyżeń 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 ¹⁰¹		w mln EUR	
	3 miesiące 2021	3 miesiące 2020	3 miesiące 2021	3 miesiące 2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,5721	4,3963
Przychody z działalności operacyjnej	731,9	751,3	160,1	170,9
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-77,3	-103,0	-16,9	-23,4
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-89,7	-124,2	-19,6	-28,3
Zysk / strata netto	-74,0	-102,4	-16,2	-23,3
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-77,1	-138,2	-16,9	-31,4
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.)	-1,65	-2,29	-0,36	-0,52
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-1,65	-2,29	-0,36	-0,52
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	23,0	148,5	5,0	33,8
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-153,2	-229,1	-33,5	-52,1
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-19,0	-100,3	-4,2	-22,8
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-149,2	-180,9	-32,6	-41,1
	31/03/2021	31/12/2020	31/03/2021	31/12/2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,6603	4,6148
Aktywa trwałe	5 994,6	5 948,9	1 286,3	1 289,1
Aktywa obrotowe	585,4	705,4	125,6	152,9
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	2,2	12,7	0,5	2,7
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	480,5	485,2
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	2 881,7	2 958,8	618,3	641,2
Zobowiązania długoterminowe	2 585,5	2 646,7	554,8	573,5
Zobowiązania krótkoterminowe	1 115,0	1 061,5	239,3	230,0

Źródło: Kwartalna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2021 roku sporządzona według MSSF UE.

W okresach objętych Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Kwartalną Informacją Finansową PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2021 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: 31.03.2021 – 4,6603 PLN/EUR, 31.12.2020 – 4,6148 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.03.2021 - 4,5721 PLN/EUR, 01.01 - 31.03.2020 - 4,3963 PLN/EUR.

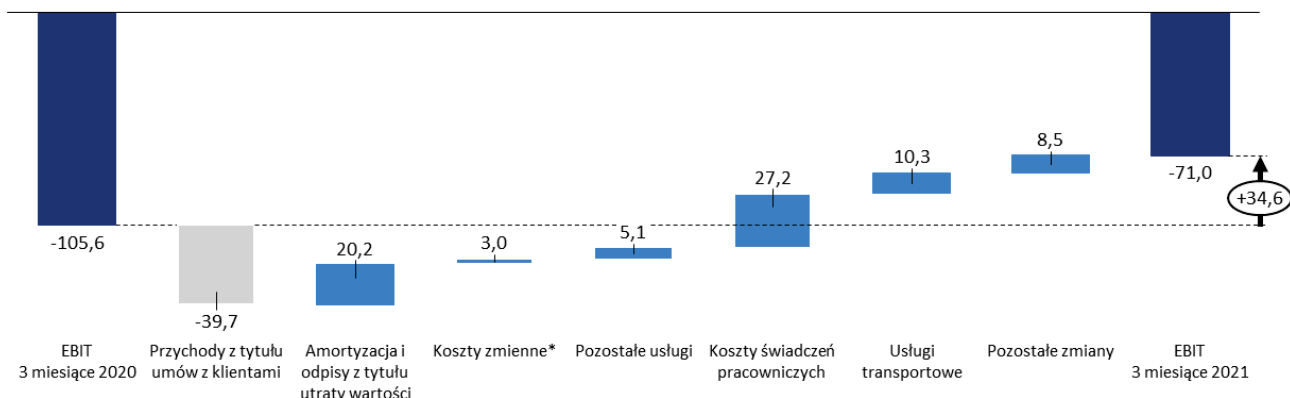
¹⁰¹ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchylen w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

5.1.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 3 miesięcy 2021 r. wynik EBIT wyniósł -71,0 mln zł i polepszył się w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. o 34,6 mln zł.

Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 3 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (w mln zł)



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

Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych odchyleń czynników wpływających na wynik EBIT w okresie 3 miesięcy 2021 r. wobec 3 miesięcy 2020 r. zostały przedstawione poniżej:

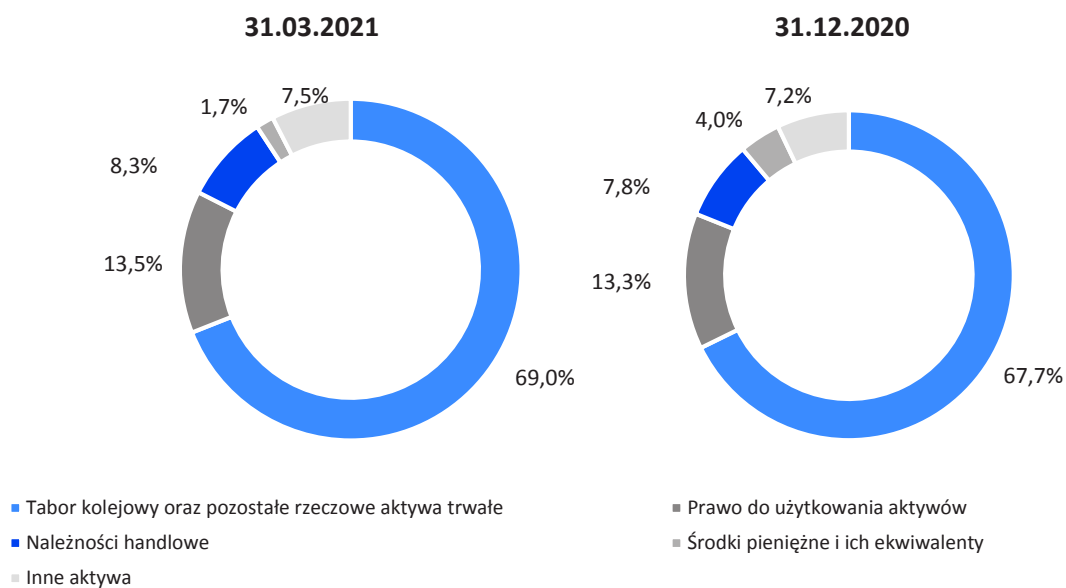
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych) był głównie rezultatem obniżenia stawek przewozowych (nasilenie się walki konkurencyjnej na rynku przewozowym w obliczu spowodowanej pandemią COVID-19 recesji gospodarczej), przy jednoczesnym lekkim wzroście wolumenów masy i pracy przewozowej r/r. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale [4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO](#);
- spadek kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości powiązany z niższymi nakładami inwestycyjnymi (w tym inwestycjami taborowymi) w 2020 r. oraz aktualizacją wartości rezydualnej taboru kolejowego na dzień 31.12.2020 r. (m.in. z uwagi na wyższe ceny złomu);
- spadek kosztów z tytułu pozostałych usług, głównie z uwagi na niższe o 5,4 mln zł niż w analogicznym okresie 2020 r. wydatki na usługi rekultywacyjne;
- zmniejszenie kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 1,2%, głównie jako efekt niższych kosztów paliwa trakcyjnego (m.in. spadek udziału trakcji spalinowej w całości przewozów, a także niższa cena jednostkowa względem analogicznego okresu 2020 r.);
- spadek kosztów świadczeń pracowniczych w związku ze zmniejszeniem poziomu przeciętnego zatrudnienia o 1 799 etatów r/r. Szczegółowe informacje dot. zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale [4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia](#);
- spadek kosztów usług transportowych o 10,9 % powiązany m.in. z brakiem w I kwartale 2021 r. przewozów na odcinkach zagranicznych realizowanych w 2020 r. (w rezultacie analogiczny spadek kosztów) oraz niższymi kosztami spedycji samochodowej dla jednej ze spółek zależnych;
- pozycja pozostałe zmiany miała pozytywny wpływ na wynik EBIT m.in. z tytułu spadku zużycia materiałów (-5,1 mln zł, częściowo powiązanego z niższym wolumenem remontów), niższych wydatków z tytułu kar i odszkodowań (-2,5 mln zł) oraz zmniejszenia odpisów aktualizujących należności handlowe (+3,2 mln zł).

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

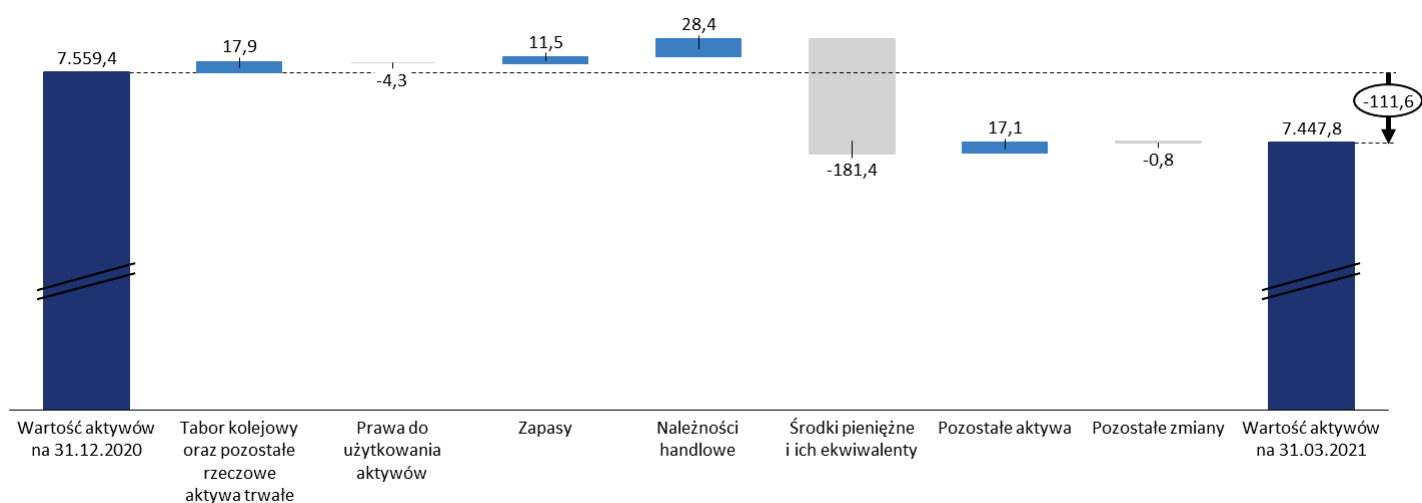
Największy udział w strukturze aktywów na dzień 31.03.2021 r. posiadał tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły łącznie 69,0% sumy aktywów wobec 67,7% na dzień 31.12.2020 r. Największy udział w strukturze aktywów obrotowych na dzień 31.03.2021 r. w stosunku do całości aktywów miały należności handlowe, które były równe 8,3% całości aktywów.

Rysunek 20 Struktura aktywów – stan na 31.03.2021 r. oraz 31.12.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 3 miesięcy 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

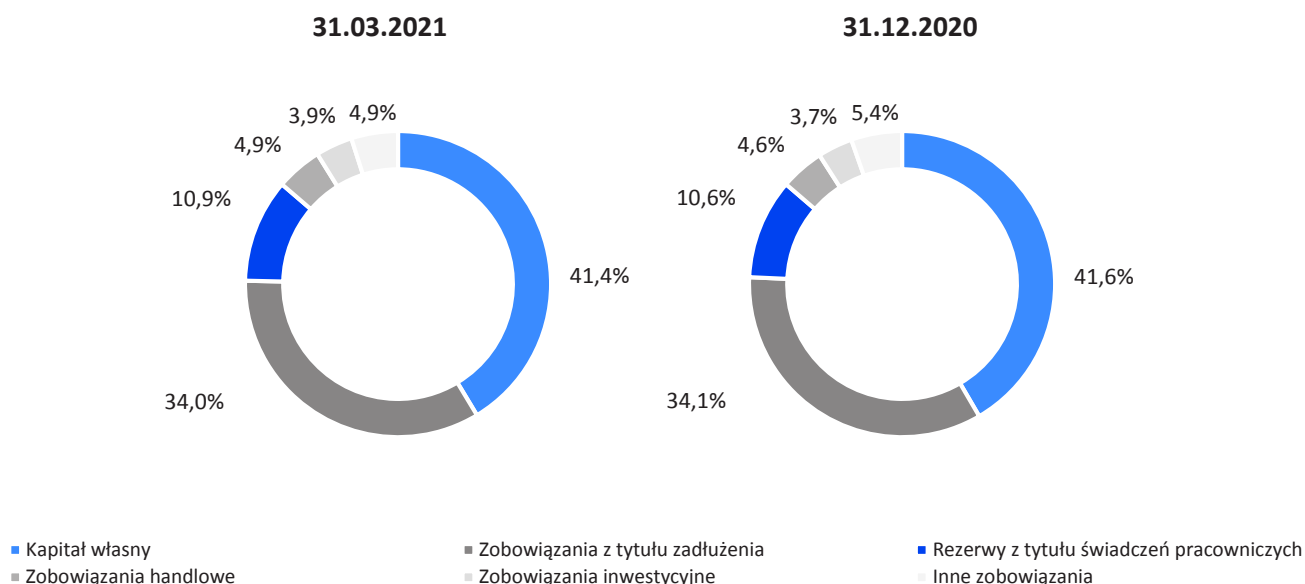
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 31.03.2021 r. w porównaniu do dnia 31.12.2020 r. zostały opisane poniżej:

- wzrost wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych był związany z realizacją inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (głównie tabor kolejowy), które przewyższyły w prezentowanym okresie wartość amortyzacji;
- należności handlowe wzrosły o 28,4 mln zł, w ślad za wzrostem przychodów w ostatnim miesiącu analizowanego okresu w porównaniu do grudnia 2020 r.;
- spadek wartości środków pieniężnych o 181,4 mln zł wynika głównie z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 179,4 mln zł;
- wzrost wartości pozycji pozostałe aktywa głównie w związku ze wzrostem aktywów niefinansowych z tytułu wykupu świadczeń przejazdowych o 9,1 mln zł oraz należności z tytułu sprzedaży udziałów w spółce Rentrans Cargo Sp. z o.o. w wysokości 6,3 mln zł.

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

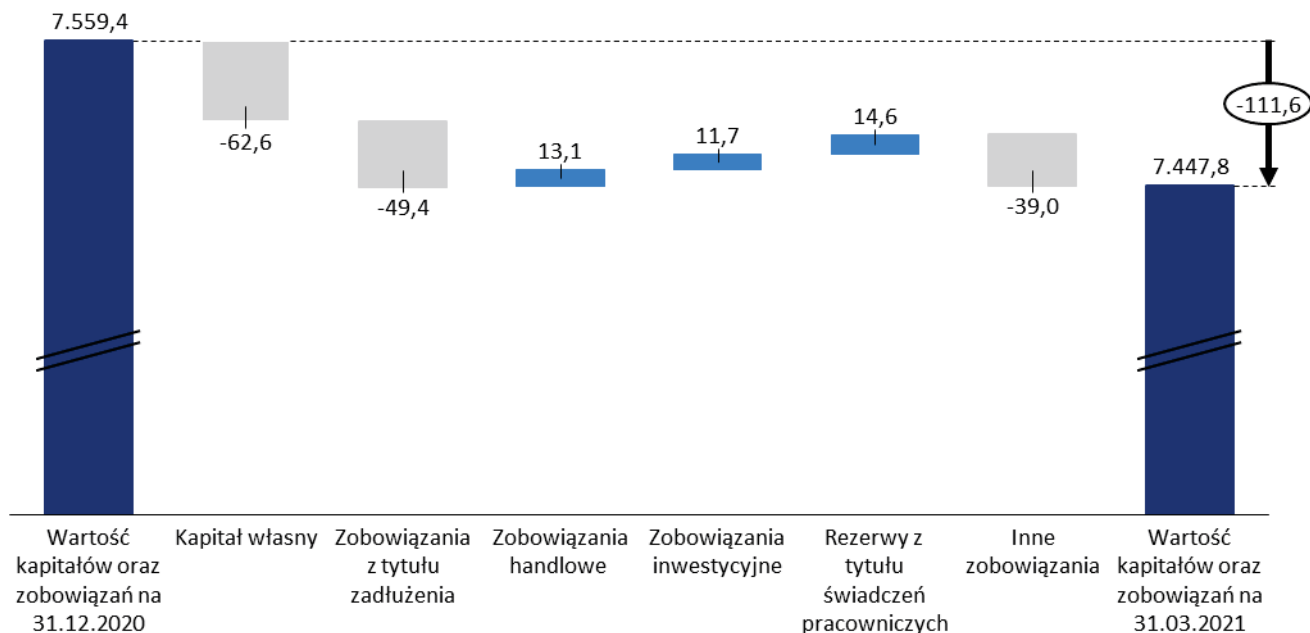
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 31.03.2021 r. stanowił 41,4% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 41,6% na dzień 31.12.2020 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 34,0% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 34,1% na 31.12.2020 r.

Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.03.2021 r. oraz 31.12.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 3 miesięcy 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

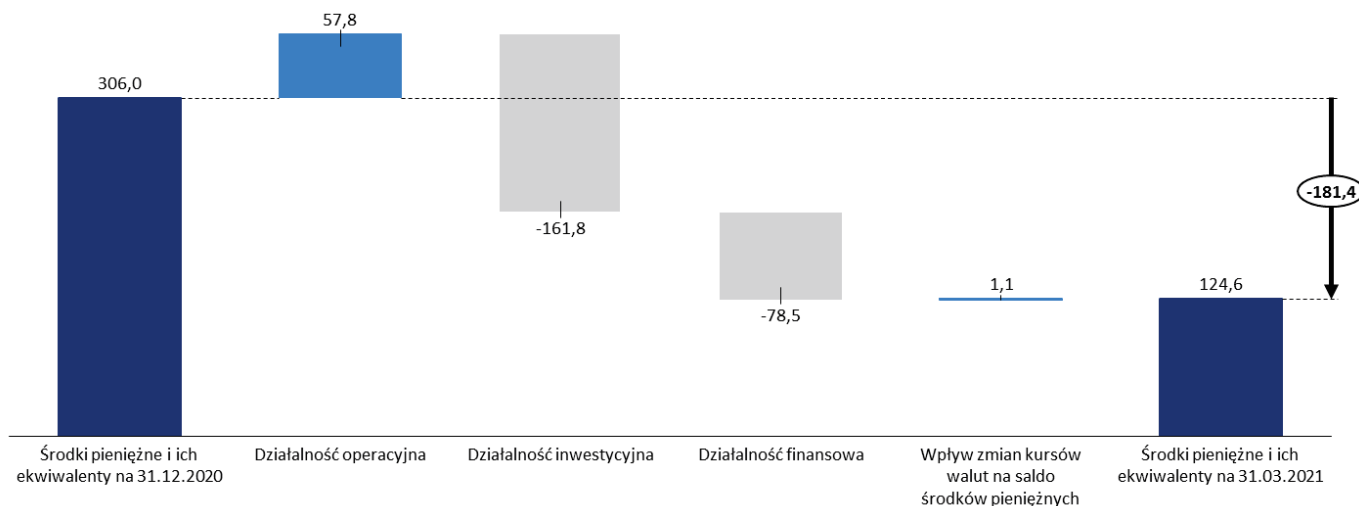
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 31.03.2021 r. w porównaniu do dnia 31.12.2020 r. zostały opisane poniżej:

- zmniejszenie wartości kapitałów własnych głównie w wyniku osiągnięcia ujemnego wyniku finansowego przez Grupę PKP CARGO i powiązanego z tym spadku zysków zatrzymanych (-71,3 mln zł), przy jednoczesnym pozytywnym wpływie różnic kursowych z tytułu przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych (+11,4 mln zł);
- spadek wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia w związku ze spłatą kredytów i leasingów wraz z odsetkami w wysokości 119,7 mln zł, przy jednoczesnym zaciągnięciu nowych zobowiązań w wysokości 31,9 mln zł, modyfikacji istniejących umów skutkujących wzrostem zadłużenia o 20,5 mln zł oraz wzrostu zobowiązań z tytułu leasingu zwrotnego w wysokości 5,2 mln zł. Szczegółowe informacje dotyczące zobowiązań z tytułu zadłużenia zostały zaprezentowane w [Nocie 4.1. SSF](#);
- wzrost zobowiązań handlowych wynika z aktywnego zarządzania kapitałem obrotowym;
- wzrost wartości zobowiązań inwestycyjnych wynikał głównie ze wzrostu zobowiązań inwestycyjnych dotyczących taboru kolejowego w wysokości 22,5 mln zł, przy jednoczesnym spadku zobowiązań inwestycyjnych dotyczących nieruchomości w wysokości 8,7 mln zł;
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych wynikał głównie ze wzrostu wartości rezerw na niewykorzystane urlopy oraz premie w wysokości 17,3 mln zł;
- spadek wartości innych zobowiązań wynikał głównie ze spadku zobowiązań publicznoprawnych o 17,0 mln zł oraz zobowiązań z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje) o 12,8 mln zł.

Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.03.2021 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2020 r. zmniejszyła się o 181,4 mln zł.

Rysunek 24 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej wykazano przy stracie brutto równej 85,2 mln zł oraz amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 175,4 mln zł. Ponadto odnotowano ujemne przepływy związane ze zmianami w kapitale obrotowym (głównie zwiększenie salda należności z tytułu dostaw i usług, wraz z równoczesnym spadkiem pozostałych zobowiązań) w wysokości 43,9 mln zł;
- przepływy z działalności inwestycyjnej odzwierciedlają głównie wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 179,4 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 17,2 mln zł na skutek podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej składników majątku;
- przepływy pieniężne z działalności finansowej wynikają głównie ze spłaty kredytów i pożyczek, wydatków z tytułu leasingu oraz odsetek od leasingów, kredytów i pożyczek w wysokości 119,7 mln zł, przy jednoczesnym osiągnięciu wpływów z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek na poziomie 24,3 mln zł oraz otrzymanych dotacji w wysokości 17,9 mln zł.

5.1.3 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r.

Wyszczególnienie	3 miesiące 2021	3 miesiące 2020	Zmiana	
			2021 - 2020	Tempo zmian 2021/2020
Marża EBITDA ¹	10,3%	8,6%	1,7	19,8%
Marża wyniku netto ²	-7,1%	-10,9%	3,8	-
ROA ³	-2,4%	-1,7%	-0,7	-
ROE ⁴	-5,9%	-4,0%	-1,9	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	211,0	220,6	-9,6	-4,4%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 448,0	1 447,0	1,0	0,1%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	14,6	14,1	0,5	3,5%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	273,6	248,4	25,2	10,1%

Źródło: Opracowanie własne

1. Obliczona jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
2. Obliczona jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
3. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
5. 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)
6. Obliczony jako iloraz brutto-tonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
7. 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).
8. 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.

- W okresie 3 miesięcy 2021 r. marża EBITDA oraz marża wyniku netto uległy poprawie względem analogicznego okresu 2020 r. z uwagi na wyższy osiągnięty wynik EBITDA oraz niższą stratę netto z z przyczyn opisanych w rozdziale **5.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- pogorszenie wskaźników ROA i ROE wynika głównie z niższego zaanualizowanego wyniku netto w okresie 3 miesięcy 2021 r.;
- pogorszenie się średniodobowego przebiegu lokomotyw spowodowane jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK oraz powiązanych z tym spadkiem prędkości handlowej w ujęciu rok do roku, przy jednoczesnym wzroście ilości lokomotyw czynnych do wykonywania pracy przy zmiennym poziomie przewozów;
- wzrost średniodobowego czasu pracy lokomotyw wynika z przyczyn opisanych powyżej;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił przede wszystkim na skutek zwiększenia pracy przewozowej o 1,7% r/r, przy równoczesnym spadku zatrudnienia w etatach o 7,7% r/r.

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

Sytuacja związana z COVID-19

- Związane z lockdownem ograniczenia i obecne na rynku wahania popytu, potęgują brak przewidywalności rynku.
- 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.

Rynek surowców i kruszyw

- Stopniowy wzrost zużycia energii elektrycznej w polskiej gospodarce będzie przekładał się na zwiększenie zapotrzebowania na przewozy węgla. Ze względu na największy udział węgla kamiennego w przewozach kolejowych, przemysł paliwowo-energetyczny nadal będzie najważniejszym sektorem gospodarki.
- W ramach środków z nowego budżetu unijnego na lata 2021-2027, ok. 300 mld zł powinno zostać przeznaczonych na inwestycje infrastrukturalne (drogowe i kolejowe). Stanowi to potencjał rozwoju rynku budowlanego w kraju i zwiększenia masy dostępnych do przewozu towarów z segmentu budowlanego.
- Pozytywne wyniki przemysłu pod koniec 2020 r. oraz w I kwartale 2021 r., widoczna odbudowa popytu oraz wzrost cen wyrobów hutniczych mogą wpłynąć na realne ożywienie na rynku stali i poprawę branży w 2021 r.

Rynek przewozów intermodalnych

- Rozwój sieci połączeń intermodalnych.
- Rozbudowa terminali.
- Położenie na szlaku tranzytowym między Chinami a Europą - dzięki temu położeniu ponad 80% ładunków na trasie Azja-Europa przejeżdża przez Polskę, jednak możliwości wykorzystania tego atutu ogranicza niska przepustowość na granicy polsko-białoruskiej.

Polityka inwestycyjna PKP PLK

- Skorelowanie prac na sieci PKP PLK z inwestycjami portowymi.
- Zapewnienie możliwości prowadzenia ruchu z prędkością 100 km/godz. także na ciągach, które były już modernizowane w latach ubiegłych.

Opłaty za dostęp do infrastruktury

- Koszty dostępu do infrastruktury nadal stanowią istotną pozycję kosztów operacyjnych
- Stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej w rozkładzie 2021/2022 pozostaną na niezmiennym poziomie (PKP PLK pierwotnie przedstawiła do zatwierdzenia przez Prezesa UTK projekt nowego cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w którym stawka rosła średnio o 2,4%).

Dialog społeczny

- Działania podejmowane w związku z wystąpieniami organizacji związkowych w sprawie wdrożenia podwyżki wynagrodzeń w PKP CARGO S.A. i spółkach z Grupy PKP CARGO oraz prowadzone rokowania nad wdrożeniem zmian postanowień Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. - z uwagi na trudny do określenia czas zakończenia oraz efekt trwających negocjacji w chwili obecnej brak jest możliwości oszacowania stopnia ich wpływu na przyszłe wyniki finansowe Grupy.

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

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na 2021 rok.

5.4 Informacje o majątku produkcyjnym

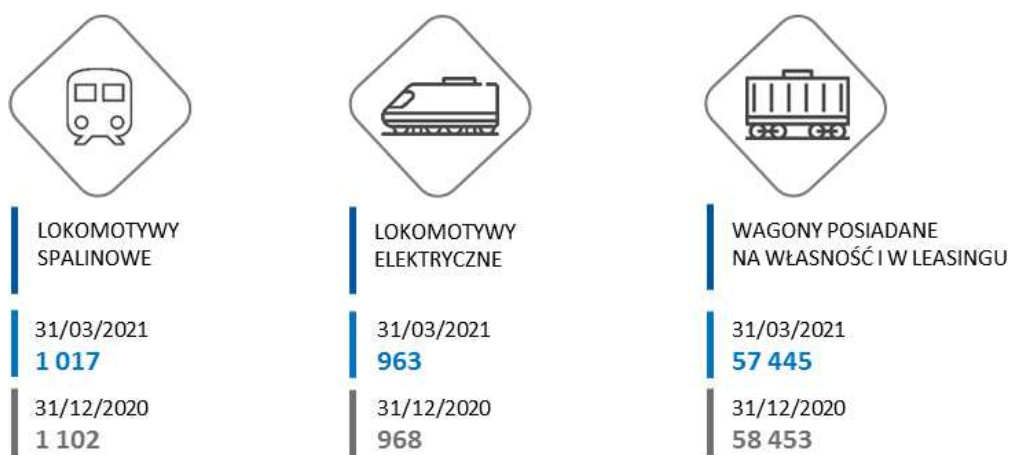
5.4.1 Tabor

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest podstawowo przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz w spółkach zależnych. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw elektrycznych na wszystkich poziomach utrzymania P1-P5¹⁰² oraz napraw lokomotyw spalinowych na poziomie P1-P4. Poza taborom stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru i podzespołów należących do innych właścicieli.

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

W okresie 3 miesięcy 2021 r. wykonano 6 napraw głównych z modernizacją lokomotyw serii SM48 (ze zmianą serii na ST48) oraz 6 szt. napraw głównych połączonych z modernizacją lokomotyw ST44.

Rysunek 25 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 31.03.2021 r. oraz 31.12.2020 r.



¹⁰² P1 – planowe czynności sprawdzające wykonywane przed wyjazdem pojazdu na linię, w czasie jazdy lub po zakończeniu kursu, zaopatrzenie w materiały eksploatacyjne, ocena głównych podzespołów i układów pojazdu

P2 – planowe czynności sprawdzające wykonywane bez demontażu podzespołów w przerwach w eksploatacji pojazdu

P3 – czynności utrzymaniowe, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach kontrolnych, z wyłączeniem pojazdu z ruchu, z częściowym demontażem podzespołów

P4 – czynności utrzymaniowe w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe, obejmujące planową wymianę lub naprawy podzespołów

P5 – odnowienie pojazdu, obejmujące demontaż podzespołów oraz ich wymianę na nowe lub zregenerowane

5.4.2 Nieruchomości

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

W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2021 r.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2021 r. oraz 31.12.2020 r.

Wyszczególnienie	31/03/2021	31/12/2020	Zmiana 2021-2020
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 416	1 415	1
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	692 459	693 213	-754

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie 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 miało zakończenie przez spółkę z PKP CARGO International a.s. najmu budynku w miejscowości Orchard.

6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

6.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy

Sytuacja w krajowym przemyśle w I kwartale 2021 r. nadal kształtowała się pod wpływem skutków pandemii COVID-19 oraz związanych z nią obostrzeń natury ekonomicznej i społecznej. Przekładało się bezpośrednio na ograniczenie konsumpcji oraz inwestycji ze strony przedsiębiorstw, a tym samym niekorzystnie wpływało na wiele gałęzi gospodarki, w tym również na transport. Warto jednak zauważyć, iż negatywny wpływ ograniczeń na tempo rozwoju przemysłu był już jednak znacznie niższy niż na wiosnę 2020 r.

W I kwartale 2021 r. odnotowano wzrost konsumpcji energii elektrycznej w Polsce - przełożyło się to na nieznaczny wzrost masy przewożonego węgla. Po silnym spadku zapotrzebowania na stal i wyroby hutnicze, końcówka 2020 r. i I kwartał 2021 r. przyniosły ożywienie w przemyśle i branży stalowej. Widoczna odbudowa popytu przełożyła się na wzrost pracy przewozowej w tej grupie towarowej. Obserwowana tendencja daje nadzieję na ożywienie na rynku stali i poprawę branży w najbliższych miesiącach. Jednocześnie od początku roku notuje się mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na kruszywa – wiąże się to ze spowolnieniem na rynku budowlanym wywołanym m.in. wzrostem cen materiałów budowlanych i robocizny oraz mniejszą skalą realizowanych obecnie inwestycji.

Wszystkie te czynniki nie pozostały bez wpływu na sytuację Grupy PKP CARGO - w I kwartale 2021 r. odnotowała ona niższe wyniki finansowe od oczekiwanych.

Jednocześnie w kolejnych kwartałach 2021 r. można oczekiwać, że negatywny trend nie zostanie utrzymany. Istotne okaże się tempo wygaszania pandemii koronawirusa i ożywiania gospodarki, a także wyrównywania poniesionych przez nią strat.

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

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

6.3 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w okresie I kwartału 2021 r. transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe.

Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązаныmi zostały przedstawione w [Nocie 7.1 SSF](#).

6.4 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 łączna wartość jest znacząca.

6.5 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 Pozostałe Informacje do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego zostały sporządzone przez Zarząd PKP CARGO S.A.

Zarząd Spółki	
Czesław Warsewi cz	Elektronicznie podpisany przez Czesław Warsewicz Data: 2021.05.20 13:43:10 +02'00'
Czesław Warsewicz Prezes Zarządu	
Leszek Borowiec	Elektronicznie podpisany przez Leszek Borowiec Data: 2021.05.20 14:21:39 +02'00'
Leszek Borowiec Członek Zarządu	
Witold Krzysztof Bawor	Elektronicznie podpisany przez Witold Krzysztof Bawor Data: 2021.05.20 13:54:18 +02'00'
Witold Bawor Członek Zarządu	
Piotr Zbigniew Wasaty	Elektronicznie podpisany przez Piotr Zbigniew Wasaty Data: 2021.05.20 14:14:43 +02'00'
Piotr Wasaty Członek Zarządu	
Zenon Stefan Kozendra	Elektronicznie podpisany przez Zenon Stefan Kozendra Data: 2021.05.20 13:09:36 +02'00'
Zenon Kozendra Członek Zarządu	

Warszawa, dnia 20 maja 2021 roku



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

PKP CARGO S.A.

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

telefon: +48 22 391-47-09

faks: +48 22 474-29-53

e-mail: relacje.inwestorskie@pkpcargo.com