

RAPORT KWARTALNY Q3 2021



Skonsolidowany Raport Kwartalny
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za III kwartał 2021 roku

Kwartalne Skrócone Skonsolidowane
Sprawozdanie Finansowe
GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO
za okres 9 miesięcy zakończony
dnia 30 września 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	15
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	15
3.1 Podatek dochodowy	15
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	17
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	17
4.2 Kapitał własny	19
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	20
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	21
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	21
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	23
5.3 Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	24
5.4 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	24
5.5 Zapasy	24
5.6 Należności handlowe	25
5.7 Pozostałe aktywa	25
5.8 Zobowiązania inwestycyjne	25
5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	26
5.10 Pozostałe rezerwy	26
5.11 Pozostałe zobowiązania	27
6. Instrumenty finansowe	27
6.1 Instrumenty finansowe	27
7. Noty pozostałe	30
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	30
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	31
7.3 Zobowiązania warunkowe	32
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	32
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	32

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020	
Przychody z tytułu umów z klientami	3 145,9	1 099,9	2 974,2	1 009,6	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(403,4)	(144,8)	(359,2)	(124,6)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(390,1)	(124,0)	(375,4)	(131,8)	
Usługi transportowe	(258,6)	(84,4)	(238,4)	(77,8)	
Pozostałe usługi	(284,5)	(107,6)	(267,4)	(90,8)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(1 223,5)	(409,8)	(1 234,7)	(381,5)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(217,2)	(80,9)	(193,9)	(60,8)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	23,7	17,1	128,4	84,6	<i>Nota 2.3</i>
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	392,3	165,5	433,6	226,9	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(530,7)	(175,6)	(579,0)	(190,3)	<i>Nota 2.2</i>
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(138,4)	(10,1)	(145,4)	36,6	
Przychody i (koszty) finansowe	(45,2)	(16,0)	(64,4)	(14,6)	<i>Nota 2.4</i>
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	3,0	0,5	1,4	0,6	<i>Nota 5.4</i>
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(180,6)	(25,6)	(208,4)	22,6	
Podatek dochodowy	27,1	2,1	32,1	(7,0)	<i>Nota 3.1</i>
ZYSK / (STRATA) NETTO	(153,5)	(23,5)	(176,3)	15,6	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	5,3	(14,3)	(43,6)	(13,6)	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	(1,0)	2,7	8,3	2,6	<i>Nota 3.1</i>
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	24,5	15,9	(6,4)	(0,6)	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	28,8	4,3	(41,7)	(11,6)	
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	36,4	-	(52,1)	-	<i>Nota 5.9</i>
Podatek dochodowy	(6,9)	-	9,9	-	<i>Nota 3.1</i>
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	-	-	(0,7)	-	<i>Nota 6.1</i>
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	29,5	-	(42,9)	-	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	58,3	4,3	(84,6)	(11,6)	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(95,2)	(19,2)	(260,9)	4,0	
Zysk / (strata) netto przypadający:					
Zysk / (strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	(153,5)	(23,5)	(176,3)	15,6	
Suma całkowitych dochodów przypadających:					
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	(95,2)	(19,2)	(260,9)	4,0	
Zysk / (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	
Zysk / (strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(3,43)	(0,53)	(3,94)	0,35	

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

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/09/2021	31/12/2020	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	4 315,1	4 245,0	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	857,7	875,6	<i>Nota 5.1</i>
Prawa do użytkowania aktywów	944,1	1 008,6	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	35,1	42,0	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	3,6	3,0	<i>Nota 5.6</i>
Należności leasingowe	9,3	10,3	
Pozostałe aktywa	67,7	35,1	<i>Nota 5.7</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	203,8	177,8	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	6 436,4	6 397,4	
Zapasy	162,2	165,8	<i>Nota 5.5</i>
Należności handlowe	643,8	585,8	<i>Nota 5.6</i>
Należności leasingowe	0,7	0,7	
Należności z tytułu podatku dochodowego	2,6	2,9	
Pozostałe aktywa	112,5	88,1	<i>Nota 5.7</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	130,2	306,0	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	1 052,0	1 149,3	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	18,3	12,7	<i>Nota 5.3</i>
AKTYWA RAZEM	7 506,7	7 559,4	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	771,7	782,4	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(126,4)	(160,2)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	129,3	104,8	
Zyski zatrzymane	34,7	177,5	
Kapitał własny razem	3 048,6	3 143,8	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	2 087,2	2 101,8	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	2,0	1,5	
Zobowiązania inwestycyjne	127,9	145,5	<i>Nota 5.8</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	609,3	684,3	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe rezerwy	6,7	5,7	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	91,6	90,7	<i>Nota 3.1</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	2 924,7	3 029,5	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	616,9	478,5	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	392,2	347,5	
Zobowiązania inwestycyjne	99,7	133,5	<i>Nota 5.8</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	144,6	116,3	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe rezerwy	19,9	24,1	<i>Nota 5.10</i>
Pozostałe zobowiązania	260,1	286,2	<i>Nota 5.11</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 533,4	1 386,1	
Zobowiązania razem	4 458,1	4 415,6	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 506,7	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	-	-	-	-	-	-	(153,5)	(153,5)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	29,5	4,3	24,5	-	58,3
Całkowite dochody razem	-	-	-	29,5	4,3	24,5	(153,5)	(95,2)
Pozostałe zmiany za okres	-	(10,7)	-	-	-	-	10,7	-
30/09/2021	2 239,3	771,7	(12,9)	(86,2)	(27,3)	129,3	34,7	3 048,6
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	-	-	-	-	-	-	(176,3)	(176,3)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	(0,7)	(42,2)	(35,3)	(6,4)	-	(84,6)
Całkowite dochody razem	-	-	(0,7)	(42,2)	(35,3)	(6,4)	(176,3)	(260,9)
Pozostałe zmiany za okres	-	1,0	-	-	-	-	(1,0)	-
30/09/2020	2 239,3	782,4	(12,9)	(117,2)	(25,8)	71,1	225,5	3 162,4

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(180,6)	(208,4)	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	530,7	579,0	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty ze zbycia i likwidacji niefinansowych aktywów trwałych	(17,7)	(7,2)	
(Zyski) / straty z tytułu różnic kursowych	5,6	6,7	
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	36,2	42,3	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,4	1,9	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(7,9)	45,4	
Zmiany w kapitale obrotowym	(86,8)	(21,2)	
Pozostałe korekty	34,0	(57,4)	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	313,9	381,1	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(619,6)	(498,1)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	51,7	35,9	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	2,9	0,4	
Inne wydatki inwestycyjne	(27,0)	-	
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	1,3	2,6	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(590,7)	(459,2)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu	(95,9)	(114,0)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	418,0	289,3	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(219,0)	(241,4)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(35,4)	(42,7)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	38,4	17,4	
Wpływ / (wyływ) w ramach cash pool	-	1,5	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(2,6)	(3,9)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	103,5	(93,8)	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(173,3)	(171,9)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	306,0	550,4	
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	(2,5)	(0,3)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	130,2	378,2	
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>30,1</i>	<i>44,6</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 30 września 2021 roku zostały zaprezentowane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego Grupy Kapitałowej PKP CARGO w III kwartale 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:

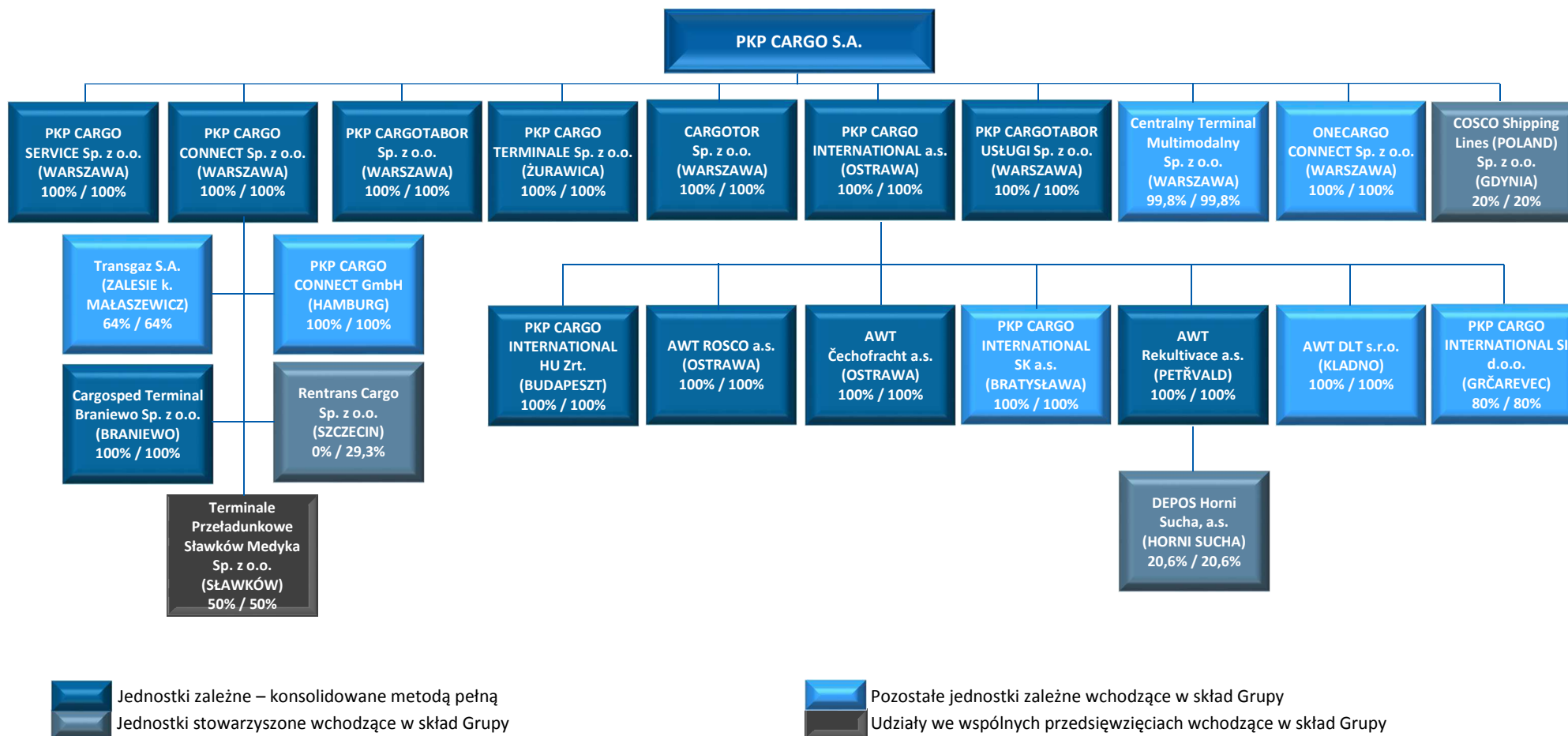


Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 19 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiadała udziały w 2 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek wchodzących w skład Grupy na dzień 30 września 2021 roku oraz 31 grudnia 2020 roku przedstawiają się następująco:



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 powiązanim z Grupą PKP CARGO.

W dniu 9 września 2021 roku nastąpiła zmiana nazwy spółki z PRIMOL-RAIL d.o.o. na PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.

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 9 miesięcy zakończony 30 września 2021 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego nie istnieją istotne 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	
	30/09/2021	31/12/2020	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020
EUR	4,6329	4,6148	4,5585	4,4420
CZK	0,1816	0,1753	0,1771	0,1677

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 23 listopada 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
Zmiany do MSSF 16 „Leasing” - Koncesje czynszowe związane z COVID-19 po 30 czerwca 2021 roku	1 kwietnia 2021 roku

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

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

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej poniżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie spowodują w kolejnych okresach sprawozdawczych istotnych zmian w stosowanej przez Grupę Polityce Rachunkowości:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
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 cykli 2018-2020 (MSSF 1, MSSF 9, MSSF 16 oraz MSR 41)	1 stycznia 2022 roku

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 30 września 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 MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” - klasyfikacja zobowiązań jako krótkoterminowe lub długoterminowe	1 stycznia 2023 roku
MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe” oraz zmiany do MSSF 17	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 odroczony 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. Rezultaty przeprowadzonych testów nie wykazały konieczności aktualizacji wartości aktywów trwałych należących do Grupy.

W ciągu 9 miesięcy 2021 roku Grupa wykazała niższe od planowanych wyniki finansowe, m.in. z uwagi na słabszą od oczekiwań poprawę koniunktury w kluczowych (z punktu widzenia działalności przewozowej Grupy) gałęziach przemysłu po odnotowanej w 2020 roku recesji gospodarczej. W tym okresie wyniki Grupy w dalszym ciągu pozostawały także pod wpływem, nasilonej w obliczu pandemii COVID-19 na rynku towarowych przewozów kolejowych, walki konkurencyjnej (szczególnie w segmencie ładunków masowych), która przełożyła się m.in. na spadek stawek przewozowych.

Jednocześnie – zdaniem Jednostki dominującej – obecnie obserwowane odchylenia w realizacji przyjętych założeń nie będą miały istotnego wpływu na końcowy wynik przeprowadzonych testów i nie będą skutkować koniecznością dokonania odpisów z tytułu utraty wartości aktywów należących do Grupy na dzień 30 września 2021 roku. Grupa przewiduje, że w obliczu ewentualnego utrzymania się powyższych trendów istnieje ryzyko dalszego odchylenia wyników od planów, w związku z tym Jednostka dominująca na bieżąco analizuje sytuację w kontekście konieczności zmiany ww. szacunków w kolejnych okresach sprawozdawczych w wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń.

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

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 30 września 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.

Wpływ na pozostałe koszty

Pozostałe koszty poniesione przez Grupę w III kwartale 2021 roku na profilaktykę związaną z COVID-19 wyniosły 2,1 miliony złotych.

Sytuacja płynnościowa Grupy

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku Grupa kontynuowała działania zmierzające do średnioterminowego zapewnienia dostępności narzędzi wspierających finansowanie działalności operacyjnej i inwestycyjnej. W celu zabezpieczenia pozycji płynnościowej Jednostka dominująca zawarła umowę kredytu inwestycyjnego z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym do maksymalnej wysokości 60 milionów EUR, umowę kredytu w rachunku bieżącym z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do łącznej maksymalnej wysokości 100 milionów złotych oraz ramową umowę leasingu z PKO Leasing S.A. do łącznej wysokości 100 milionów złotych. Pozyskane źródła finansowania pozwalały na bieżące regulowanie krótkoterminowych zobowiązań na dzień 30 września 2021 roku. Informacje o dostępnych źródłach finansowania na dzień 30 września 2021 roku zostały zaprezentowane w **Nocie 4.1** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Nadal aktualne pozostają jednak ryzyka związane z trwającą pandemią COVID-19, które w momencie materializacji mogą wywrzeć dodatkowo negatywny wpływ na sytuację finansową Grupy.

Ostatnia weryfikacja wskaźników wynikających z umów kredytowych miała miejsce na dzień 30 czerwca 2021 roku. Przed tym dniem Jednostka dominująca uzyskiwała od kredytodawcy zwolnienie z obowiązku spełnienia jednego z wskaźników zdefiniowanych w umowach, kwestię szerzej opisano w **Nocie 4.1** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku zmiany istotnych wielkości opartych na profesjonalnym osądzie oraz szacunkach dotyczyły następujących pozycji:

- 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 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku o około 12,0 milionów złotych.
- aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego – w okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku, w związku z poniesioną stratą podatkową, Grupa utworzyła aktywa od straty podatkowej w wysokości 5,3 milionów złotych. Na dzień 30 września 2021 roku aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych wynosiły 80,8 milionów złotych.
- rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych - na dzień 30 czerwca 2021 roku Jednostka dominująca oraz wybrane spółki zależne przeprowadziły wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze głównie w związku ze zmianą stopy dyskonta. Stopa dyskonta przyjęta do wyceny rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 30 czerwca 2021 roku wyniosła 2,1% (na dzień 31 grudnia 2020 roku: 1,4%). Zmiana stopy dyskonta spowodowała spadek rezerw na świadczenia pracownicze o 41,8 milionów złotych, z czego kwota 11,1 milionów złotych zmniejszyła koszty świadczeń pracowniczych Grupy. Pozostałe kluczowe założenia przyjęte do wyceny aktuarialnej były zgodne z założeniami przyjętymi na dzień 31 grudnia 2020 roku. Dodatkowo, istotny wpływ na zmianę rezerw na świadczenia pracownicze miał również wzrost rezerwy z tytułu gratyfikacji pieniężnej z okazji Święta Kolejarza w wysokości około 18,2 milionów złotych.

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku nie miały miejsca inne zmiany założeń przyjętych przez Zarząd Jednostki dominującej przy ustalaniu wielkości szacunkowych, które miałyby istotny wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.

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.

9 miesięcy zakończony 30/09/2021	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	215,6	2,4	607,7	1 676,9	2 502,6
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,4	-	0,6	112,8	113,8
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	8,7	107,4	117,1	233,2
Przychody przeładunkowe	-	-	0,2	98,3	98,5
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	1,1	1,2	46,6	48,9
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	0,1	59,1	59,2
Pozostałe przychody	0,8	12,5	7,2	69,2	89,7
Razem	216,8	24,7	724,4	2 180,0	3 145,9
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	0,1	63,7	63,8
Przez okres	216,8	24,7	724,3	2 116,3	3 082,1
Razem	216,8	24,7	724,4	2 180,0	3 145,9

3 miesiące zakończony 30/09/2021	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	75,6	1,0	212,9	574,2	863,7
Przychody z pozostałej działalności transportowej	-	-	0,2	39,2	39,4
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	3,0	34,6	37,5	75,1
Przychody przeładunkowe	-	-	0,2	35,6	35,8
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	0,5	0,8	20,0	21,3
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	33,3	33,3
Pozostałe przychody	0,2	3,3	2,4	25,4	31,3
Razem	75,8	7,8	251,1	765,2	1 099,9
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	33,7	33,7
Przez okres	75,8	7,8	251,1	731,5	1 066,2
Razem	75,8	7,8	251,1	765,2	1 099,9

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

9 miesięcy zakończony 30/09/2020	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	168,9	4,7	601,2	1 602,2	2 377,0
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,4	0,1	0,9	99,9	101,3
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	6,8	102,8	94,9	204,5
Przychody przeładunkowe	1,0	-	0,3	110,5	111,8
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	1,0	53,9	54,9
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	38,6	38,6
Pozostałe przychody	0,8	12,9	8,8	63,6	86,1
Razem	171,1	24,5	715,0	2 063,6	2 974,2
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	40,9	40,9
Przez okres	171,1	24,5	715,0	2 022,7	2 933,3
Razem	171,1	24,5	715,0	2 063,6	2 974,2

3 miesiące zakończony 30/09/2020	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	41,9	1,7	194,2	570,7	808,5
Przychody z pozostałej działalności transportowej	-	-	0,4	35,5	35,9
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	2,8	35,4	30,1	68,3
Przychody przeładunkowe	0,2	-	0,2	38,2	38,6
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	0,1	13,8	13,9
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	13,2	13,2
Pozostałe przychody	0,2	5,9	3,3	21,8	31,2
Razem	42,3	10,4	233,6	723,3	1 009,6
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	13,4	13,4
Przez okres	42,3	10,4	233,6	709,9	996,2
Razem	42,3	10,4	233,6	723,3	1 009,6

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 rozbiciu na miejsce ich siedziby:

	9 miesięcy zakończony 30/09/2021	3 miesiące zakończony 30/09/2021	9 miesięcy zakończony 30/09/2020	3 miesiące zakończony 30/09/2020
Polska	2 207,9	795,3	2 046,5	683,6
Czechy	383,0	129,2	396,5	123,7
Niemcy	214,9	68,7	211,1	84,0
Austria	61,8	22,7	45,7	18,3
Słowacja	54,0	13,0	63,2	25,8
Dania	52,7	18,1	41,0	13,4
Pozostałe kraje	171,6	52,9	170,2	60,8
Razem	3 145,9	1 099,9	2 974,2	1 009,6

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

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

	30/09/2021	31/12/2020
Polska	5 443,7	5 415,6
Czechy	759,9	779,6
Pozostałe kraje	5,9	5,5
Razem	6 209,5	6 200,7

Informacje o wiodących klientach

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku oraz 30 września 2020 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020
Stan na początek okresu sprawozdawczego	24,2	18,6
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	45,9	38,5
Reklasyfikacja do należności	(24,9)	(18,6)
Różnice kursowe z wyceny	0,1	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	45,3	38,5

2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020
Zużycie paliwa trakcyjnego	(100,5)	(36,4)	(86,4)	(27,9)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(302,9)	(108,4)	(272,8)	(96,7)
Razem	(403,4)	(144,8)	(359,2)	(124,6)

Pozostałe usługi

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020
Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego	(67,8)	(22,6)	(64,7)	(23,0)
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(58,1)	(23,3)	(46,7)	(15,5)
Usługi telekomunikacyjne	(4,5)	(1,4)	(4,8)	(1,6)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(7,7)	(2,8)	(8,4)	(3,5)
Usługi informatyczne	(32,8)	(11,2)	(34,7)	(11,7)
Usługi przeładunkowe	(11,5)	(5,4)	(9,0)	(2,3)
Usługi rekultywacyjne	(44,6)	(19,1)	(53,6)	(16,1)
Pozostałe usługi	(57,5)	(21,8)	(45,5)	(17,1)
Razem	(284,5)	(107,6)	(267,4)	(90,8)

Koszty świadczeń pracowniczych

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020
Wynagrodzenia	(935,6)	(316,5)	(934,4)	(301,0)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(196,3)	(66,3)	(196,6)	(62,7)
Koszty odpisów na ZFŚS	(23,5)	(7,7)	(25,4)	(8,5)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(30,3)	(9,7)	(33,9)	(10,1)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(2,9)	(1,2)	(3,8)	(1,5)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(34,9)	(8,4)	(40,6)	2,3
Razem	(1 223,5)	(409,8)	(1 234,7)	(381,5)

2.2 Koszty operacyjne (cd.)

Pozostałe koszty

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(18,3)	(6,5)	(15,5)	(4,9)
Zużycie energii elektrycznej, gazu i wody	(28,1)	(5,6)	(25,8)	(5,6)
Zużycie materiałów	(58,5)	(22,1)	(67,0)	(20,4)
Podatki i opłaty	(28,9)	(10,0)	(26,9)	(9,1)
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(43,5)	(23,9)	(24,1)	(10,4)
Podróże służbowe	(20,0)	(6,9)	(20,5)	(6,8)
Pozostałe	(19,9)	(5,9)	(14,1)	(3,6)
Razem	(217,2)	(80,9)	(193,9)	(60,8)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020
Amortyzacja taboru kolejowego	(375,5)	(126,6)	(405,6)	(134,2)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(50,7)	(15,4)	(58,8)	(18,8)
Amortyzacja prawa do użytkowania aktywów	(89,1)	(28,9)	(104,8)	(33,9)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(6,4)	(2,1)	(8,7)	(2,4)
(Zawiązane) / rozwiązane odpisy z tytułu utraty wartości:				
Tabor kolejowy	(1,5)	(1,5)	(1,0)	(1,0)
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	(7,5)	(1,1)	(0,1)	-
Razem	(530,7)	(175,6)	(579,0)	(190,3)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	16,2	13,2	6,4	1,9
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	6,9	0,2	4,5	0,5
Kary i odszkodowania	11,8	6,5	13,2	5,0
Rozwiązane pozostałe rezerwy	3,4	2,3	2,0	0,6
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	1,6	0,4	3,0	0,4
Wynik netto różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	-	3,9	1,6
Wpływ z tytułu tarczy antykryzysowej	-	-	114,7	80,6
Inne	4,3	(0,2)	3,6	1,3
Pozostałe przychody operacyjne razem	44,2	22,4	151,3	91,9
Ut看zone odpisy aktualizujące należności handlowe	(3,0)	(0,7)	(4,9)	(2,2)
Kary i odszkodowania	(6,5)	(2,8)	(6,4)	(1,1)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(4,1)	(1,3)	(4,0)	(0,8)
Ut看zone pozostałe rezerwy	(2,0)	0,4	(2,2)	(1,3)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	(1,1)	0,7	-	-
Inne	(3,8)	(1,6)	(5,4)	(1,9)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(20,5)	(5,3)	(22,9)	(7,3)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	23,7	17,1	128,4	84,6

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020
Przychody odsetkowe	0,9	0,3	2,1	0,6
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	(0,7)	-	-
Inne	0,4	-	-	-
Przychody finansowe razem	1,3	(0,4)	2,1	0,6
Koszty odsetkowe	(36,3)	(11,7)	(45,3)	(13,1)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(8,1)	(2,9)	(10,4)	(3,4)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	(0,4)	(0,4)	(9,1)	1,8
Inne	(1,7)	(0,6)	(1,7)	(0,5)
Koszty finansowe razem	(46,5)	(15,6)	(66,5)	(15,2)
Przychody i (koszty) finansowe	(45,2)	(16,0)	(64,4)	(14,6)

3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020
Bieżący podatek dochodowy				
Bieżące obciążenie podatkowe	(9,4)	(3,1)	(7,1)	(3,5)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	-	-	1,6	-
Odroczony podatek dochodowy				
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	36,5	5,2	37,6	(3,5)
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	27,1	2,1	32,1	(7,0)

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

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	(1,0)	2,7	8,3	2,6
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	(6,9)	-	9,9	-
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach ⁽¹⁾	(3,5)	(2,1)	1,2	0,1
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	(11,4)	0,6	19,4	2,7

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

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

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:

	30/09/2021	31/12/2020
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	203,8	177,8
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(91,6)	(90,7)
Razem	112,2	87,1

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

9 miesięcy zakończonych 30/09/2021	1/01/2021	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	30/09/2021
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(151,2)	30,2	-	(3,3)	(124,3)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(9,7)	(1,9)	-	(0,3)	(11,9)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	13,3	3,9	-	-	17,2
Zapasy	(9,3)	1,3	-	-	(8,0)
Należności leasingowe	(2,1)	0,2	-	-	(1,9)
Należności handlowe	2,9	(1,9)	-	-	1,0
Rezerwy na świadczenia pracownicze	152,0	(2,7)	(6,9)	0,1	142,5
Pozostałe	15,7	2,1	(1,0)	-	16,8
Niewykorzystane straty podatkowe	75,5	5,3	-	-	80,8
Razem	87,1	36,5	(7,9)	(3,5)	112,2

9 miesięcy zakończonych 30/09/2020	1/01/2020	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	30/09/2020
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(167,0)	10,6	-	1,2	(155,2)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(6,0)	(1,4)	-	-	(7,4)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	14,4	(0,2)	-	-	14,2
Zapasy	(4,7)	(4,9)	-	-	(9,6)
Należności leasingowe	(2,1)	(0,1)	-	-	(2,2)
Należności handlowe	1,7	0,3	-	-	2,0
Rezerwy na świadczenia pracownicze	148,9	(2,6)	9,9	-	156,2
Pozostałe	0,6	3,6	8,3	-	12,5
Niewykorzystane straty podatkowe	35,6	32,3	-	-	67,9
Razem	21,4	37,6	18,2	1,2	78,4

Analiza zapadalności aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 30 września 2021 roku

Rok	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	74,7	184,7	136,8	28,9	425,1

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

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Straty podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

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

	30/09/2021	31/12/2020
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	11,9	11,7
AWT Čechofracht a.s.	15,4	14,6
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	3,7	3,8
Razem	31,0	30,1

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 30 września 2021 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	8,8	6,5	6,8	5,0	3,7	0,2	31,0

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

30/09/2021	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	1 086,4	776,5	-	1 862,9
Leasing	728,5	77,3	35,4	841,2
Razem	1 814,9	853,8	35,4	2 704,1

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



4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

9 miesięcy zakończonych 30/09/2021	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2021	1 659,3	921,0	2 580,3
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	418,0	18,2	436,2
Modyfikacje istniejących umów	-	22,6	22,6
Leasing zwrotny	-	8,7	8,7
Koszty transakcyjne	1,2	-	1,2
Naliczenie odsetek	10,8	22,8	33,6
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(219,0)	(95,9)	(314,9)
Zapłacone odsetki	(10,7)	(24,7)	(35,4)
Koszty transakcyjne	(0,4)	-	(0,4)
Pozostałe	-	(26,6)	(26,6)
Wycena walutowa	3,3	(0,4)	2,9
Różnice kursowe z przeliczenia	0,4	(4,5)	(4,1)
30/09/2021	1 862,9	841,2	2 704,1
Długoterminowe	1 373,4	713,8	2 087,2
Krótkoterminowe	489,5	127,4	616,9
Razem	1 862,9	841,2	2 704,1

9 miesięcy zakończonych 30/09/2020	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2020	1 626,2	996,5	2 622,7
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	289,3	31,9	321,2
Modyfikacje istniejących umów	-	29,3	29,3
Koszty transakcyjne	1,3	-	1,3
Naliczenie odsetek	17,3	25,5	42,8
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(241,4)	(114,0)	(355,4)
Zapłacone odsetki	(17,7)	(25,0)	(42,7)
Koszty transakcyjne	(1,3)	-	(1,3)
Pozostałe	-	(11,2)	(11,2)
Wycena walutowa	34,5	7,4	41,9
Różnice kursowe z przeliczenia	1,8	(0,2)	1,6
30/09/2020	1 710,0	940,2	2 650,2
Długoterminowe	1 380,7	797,3	2 178,0
Krótkoterminowe	329,3	142,9	472,2
Razem	1 710,0	940,2	2 650,2

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

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	9 miesięcy zakończonych 30/09/2021	9 miesięcy zakończonych 30/09/2020
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	20,9	27,1
Przychody odsetkowe z tytułu leasingu	Przychody finansowe	0,4	0,4
Koszty z tytułu:			
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(35,1)	(22,0)
Leasingu aktywów niskiej wartości	Pozostałe usługi	(3,4)	(3,6)
Zmiennych opłat leasingowych nieuwzględnionych w wycenie zobowiązań leasingowych	Pozostałe usługi	(1,7)	(1,5)

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

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 trzech umów weryfikacja wyżej wymienionych wskaźników następuje również w okresach półrocznych.

Ostatnia weryfikacja wskaźników miała miejsce na dzień 30 czerwca 2021 roku. Przed tym dniem Jednostka dominująca uzyskała od kredytodawcy zwolnienie z obowiązku spełnienia wymogu dotyczącego utrzymania wskaźników zadłużenia netto/EBITDA wyliczanych w oparciu o jednostkowe i skonsolidowane dane finansowe na poziomie nieprzekraczającym 3,0. Zwolnienie to zostało uwarunkowane utrzymaniem wskaźnika dług netto/EBITDA na bazie skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2021 roku na poziomie nie wyższym niż 3,5. Powyższy warunek został spełniony na dzień 30 czerwca 2021 roku i tym samym nie istniała konieczność przeklasyfikowania zobowiązań z tytułu kredytów z części długoterminowej do krótkoterminowej.

W przypadku pozostałych spółek zależnych warunki określone w umowach kredytowych na dzień 30 września 2021 roku zostały spełnione.

Z uwagi na wyniki finansowe osiągnięte przez Jednostkę dominującą oraz Grupę w okresie objętym niniejszym Sprawozdaniem, Jednostka dominująca nie wyklucza ryzyka niewykonania na dzień 31 grudnia 2021 roku zawartych przez PKP CARGO S.A. umów kredytowych (w obecnym brzmieniu) w odniesieniu do wybranych wskaźników. W związku z powyższym, Jednostka dominująca podjęła działania zmierzające do zmiany – w trybie dialogu z bankami finansującymi – warunków ww. umów kredytowych w zakresie niektórych wskaźników na dzień 31 grudnia 2021 roku oraz pozostałe okresy obowiązywania ww. umów kredytowych.

Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	30/09/2021	31/12/2020
Kredyt inwestycyjny	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	31/05/2021	PLN	-	10,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	25/06/2021	PLN	-	10,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	09/07/2022	PLN	0,4	1,6
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	19/12/2021	PLN	51,4	99,9
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2022	PLN	15,4	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Gospodarstwa Krajowego ¹⁾	18/06/2022	PLN	100,0	-
Linia leasingowa	Millennium Leasing Sp. z o.o.	02/12/2021	PLN	18,6	38,7
Linia leasingowa	PKO Leasing S.A. ²⁾	18/06/2022	PLN	100,0	-
Razem				285,8	260,2

¹⁾ W dniu 18 czerwca 2021 roku Jednostka dominująca podpisała umowę kredytu w rachunku bieżącym z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do łącznej maksymalnej wysokości 100 milionów złotych. Przedmiotem umowy kredytowej jest finansowanie bieżącej działalności. Okres dostępności, jak i termin spłaty upływa 18 czerwca 2022 roku.

²⁾ W dniu 18 czerwca 2021 roku Jednostka dominująca zawarła z PKO Leasing S.A. ramową umowę leasingu do łącznej wartości nieprzekraczającej 100 milionów złotych. Limit dostępny jest w okresie 12 miesięcy, z możliwością przedłużenia o okres kolejnych 12 miesięcy.

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	30/09/2021	31/12/2020
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 30 września 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.

4.2 Kapitał własny (c.d.)

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. przysuguje 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. przysuguje 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 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku oraz 30 września 2020 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

Zmiany w kapitale zapasowym i zyskach zatrzymanych

W dniu 28 czerwca 2021 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Jednostki dominującej podjęło uchwałę w sprawie pokrycia straty netto poniesionej w 2020 roku w kwocie 173,9 milionów złotych z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych.

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku zmiany w kapitale zapasowym Grupy wynikały z uchwały z dnia 31 maja 2021 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. w sprawie częściowego przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2020 w kwocie 8,3 milionów złotych, uchwały z dnia 31 maja 2021 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w sprawie pokrycia straty netto poniesionej w 2020 rok w kwocie 29,9 milionów złotych z kapitału zapasowego oraz uchwały z dnia 5 sierpnia 2021 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników CARGOTOR Sp. z o.o. w sprawie przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2020 w kwocie 10,9 milionów złotych.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	30/09/2021	31/12/2020
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	122,1	134,0
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	8,1	171,6
Inne środki pieniężne	-	0,4
Razem	130,2	306,0
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>30,1</i>	<i>49,1</i>

Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadów, gwarancji oraz zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla 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

9 miesięcy zakończone 30/09/2021	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	-	-	-	-	-	290,0	290,0
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	271,7	271,7
Wykup przedmiotu leasingu	4,6	-	-	-	-	-	-
Rozliczenie środków trwałych w budowie	509,6	7,4	8,9	2,2	0,7	(528,8)	(509,6)
Dotacja do aktywów trwałych	(34,7)	(2,5)	(1,3)	-	-	(2,0)	(5,8)
Sprzedaż	(4,3)	(0,3)	(0,3)	(3,3)	-	-	(3,9)
Leasing zwrotny	-	-	(8,0)	(1,3)	-	-	(9,3)
Likwidacja	(238,3)	(4,2)	(4,9)	(0,3)	(0,9)	(0,7)	(11,0)
Przeklasyfikowanie do APS	(133,1)	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	23,6	5,2	1,7	1,5	0,1	1,6	10,1
Pozostałe	5,2	0,1	-	(4,5)	-	1,6	(2,8)
30/09/2021	7 176,6	950,9	475,5	95,0	44,5	111,7	1 677,6
Skumulowane umorzenie							
1/01/2021	(2 612,9)	(295,9)	(345,3)	(84,7)	(38,9)	-	(764,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(375,5)	(25,2)	(21,9)	(2,2)	(1,4)	-	(50,7)
Wykup przedmiotu leasingu	(1,2)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	3,4	0,3	0,3	3,2	-	-	3,8
Leasing zwrotny	-	-	0,1	-	-	-	0,1
Likwidacja	216,3	4,2	4,9	0,3	0,8	-	10,2
Przeklasyfikowanie do APS	90,1	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(4,9)	(1,6)	(1,0)	(1,1)	(0,1)	-	(3,8)
Pozostałe	(0,4)	(0,2)	(0,5)	(0,1)	0,1	-	(0,7)
30/09/2021	(2 685,1)	(318,4)	(363,4)	(84,6)	(39,5)	-	(805,9)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2021	(186,1)	(2,4)	(1,7)	-	-	(3,7)	(7,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Ujęcie odpisu	(1,5)	-	(0,6)	-	-	(6,9)	(7,5)
Wykorzystanie odpisu	0,5	-	0,6	-	-	0,7	1,3
Przeklasyfikowanie do APS	11,7	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(1,0)	-	-	-	-	-	-
30/09/2021	(176,4)	(2,4)	(1,7)	-	-	(9,9)	(14,0)
Wartość netto							
1/01/2021	4 245,0	646,9	132,4	16,0	5,7	74,6	875,6
30/09/2021	4 315,1	630,1	110,4	10,4	5,0	101,8	857,7

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

9 miesięcy zakończone 30/09/2020	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	-	-	-	-	-	222,4	222,4
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	308,9	308,9
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	2,9	1,9	-	-	4,8
Rozliczenie środków trwałych w budowie	480,1	12,5	22,7	0,8	0,6	(516,7)	(480,1)
Dotacja do aktywów trwałych	(11,4)	-	(0,2)	-	-	(2,2)	(2,4)
Sprzedaż	(18,0)	(1,2)	(0,3)	(3,8)	-	-	(5,3)
Likwidacja	(167,4)	(2,6)	(1,7)	(0,1)	(0,4)	(0,6)	(5,4)
Przeklasyfikowanie do APS	(90,2)	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(3,8)	(0,4)	(0,2)	(0,1)	-	(0,2)	(0,9)
Pozostałe	(1,5)	(0,1)	0,1	-	(0,3)	-	(0,3)
30/09/2020	7 034,8	924,6	459,1	98,3	43,8	84,8	1 610,6
Skumulowane umorzenie							
1/01/2020	(2 310,2)	(262,0)	(309,7)	(81,0)	(36,8)	-	(689,5)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(405,6)	(25,5)	(27,5)	(3,6)	(2,2)	-	(58,8)
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	(1,7)	(1,4)	-	-	(3,1)
Sprzedaż	9,7	0,3	0,3	3,7	-	-	4,3
Likwidacja	129,0	2,3	1,7	0,1	0,4	-	4,5
Przeklasyfikowanie do APS	41,6	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	1,5	0,1	0,1	0,3	-	-	0,5
Pozostałe	0,1	(0,1)	(0,3)	(0,1)	0,2	-	(0,3)
30/09/2020	(2 533,9)	(284,9)	(337,1)	(82,0)	(38,4)	-	(742,4)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2020	(207,2)	(2,4)	(1,7)	-	-	(2,9)	(7,0)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Ujęcie odpisu	(1,0)	-	-	-	-	(0,1)	(0,1)
Wykorzystanie odpisu	11,1	-	-	-	-	0,6	0,6
Przeklasyfikowanie do APS	13,7	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(5,3)	-	-	-	-	-	-
30/09/2020	(188,7)	(2,4)	(1,7)	-	-	(2,4)	(6,5)
Wartość netto							
1/01/2020	4 329,6	652,0	124,4	18,6	7,1	70,3	872,4
30/09/2020	4 312,2	637,3	120,3	16,3	5,4	82,4	861,7

5.2 Prawa do użytkowania aktywów

Zmiana stanu praw do użytkowania aktywów

9 miesięcy zakończony 30/09/2021	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	4,2	2,6	10,5	0,9	-	18,2
Modyfikacje umów	0,1	22,5	-	-	-	22,6
Leasing zwrotny	-	-	7,3	1,3	-	8,6
Naprawy okresowe taboru	1,5	-	-	-	-	1,5
Zwrot przedmiotu leasingu	(20,8)	(30,9)	(0,1)	(0,1)	-	(51,9)
Wykup przedmiotu leasingu	(4,6)	-	-	-	-	(4,6)
Pozostałe	(11,7)	0,3	0,9	-	(0,8)	(11,3)
Różnice kursowe	5,6	1,5	0,6	0,2	-	7,9
30/09/2021	441,5	788,1	48,3	19,9	1,1	1 298,9
Skumulowane umorzenie						
1/01/2021	(157,5)	(122,8)	(8,7)	(9,7)	(0,6)	(299,3)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(38,2)	(42,3)	(4,8)	(3,6)	(0,2)	(89,1)
Zwrot przedmiotu leasingu	18,6	9,6	-	-	-	28,2
Wykup przedmiotu leasingu	1,2	-	-	-	-	1,2
Pozostałe	10,8	(3,3)	-	-	-	7,5
Różnice kursowe	(2,4)	(0,6)	(0,2)	(0,1)	-	(3,3)
30/09/2021	(167,5)	(159,4)	(13,7)	(13,4)	(0,8)	(354,8)
Wartość netto						
1/01/2021	309,7	669,3	20,4	7,9	1,3	1 008,6
30/09/2021	274,0	628,7	34,6	6,5	0,3	944,1

9 miesięcy zakończony 30/09/2020	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2020	450,6	767,0	23,7	18,5	1,7	1 261,5
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	17,8	11,2	1,8	1,1	-	31,9
Modyfikacje umów	0,4	28,1	0,3	0,2	-	29,0
Naprawy okresowe taboru	2,3	-	-	-	-	2,3
Zwrot przedmiotu leasingu	(7,1)	(12,6)	(0,1)	(0,1)	-	(19,9)
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	(2,9)	(1,9)	-	(4,8)
Pozostałe	(6,2)	(1,6)	2,9	(0,3)	(0,6)	(5,8)
Różnice kursowe	(0,9)	(0,2)	(0,1)	-	-	(1,2)
30/09/2020	456,9	791,9	25,6	17,5	1,1	1 293,0
Skumulowane umorzenie						
1/01/2020	(109,2)	(61,8)	(4,9)	(6,4)	(0,4)	(182,7)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(49,5)	(47,5)	(3,6)	(4,0)	(0,2)	(104,8)
Zwrot przedmiotu leasingu	6,5	3,1	-	-	-	9,6
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	1,7	1,4	-	3,1
Pozostałe	5,1	(0,5)	(0,5)	(0,1)	0,1	4,1
Różnice kursowe	0,3	0,1	-	-	-	0,4
30/09/2020	(146,8)	(106,6)	(7,3)	(9,1)	(0,5)	(270,3)
Wartość netto						
1/01/2020	341,4	705,2	18,8	12,1	1,3	1 078,8
30/09/2020	310,1	685,3	18,3	8,4	0,6	1 022,7

5.3 Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży

Zmiana stanu aktywów klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020
Stan na początek okresu sprawozdawczego	12,7	-
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>		
Przeklasyfikowanie z pozycji rzeczowych aktywów trwałych	31,3	34,9
Sprzedaż	(25,2)	(22,6)
Pozostałe	(0,5)	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	18,3	12,3

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej wyraziła zgodę na sprzedaż:

- 988 sztuk wagonów o łącznej wartości księgowej w wysokości 14,1 milionów złotych.
- 441 sztuk lokomotyw oraz wraków lokomotyw o łącznej wartości księgowej w wysokości 39,9 milionów złotych, z czego 22,7 milionów złotych dotyczyło wraków lokomotyw prezentowanych w pozycji zapasów jako tabor kolejowy w trakcie kasacji.

5.4 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Zestawienie inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	30/09/2021	31/12/2020
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	0,6	1,2
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	21,2	21,2
Transgaz S.A.	6,4	6,3
Rentrans Cargo Sp. z o.o.	-	7,0
PKP CARGO CONNECT GmbH	0,4	0,2
PKP CARGO INTERNATIONAL SK a. s.	2,8	2,8
PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o. (dawniej PRIMOL-RAIL d.o.o.)	2,5	2,1
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	1,2	1,2
Razem	35,1	42,0

Zmiana stanu inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020
Stan na początek okresu sprawozdawczego	42,0	40,4
Sprzedaż udziałów	(7,0)	-
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	3,0	1,4
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidend	(2,9)	(0,4)
Różnice kursowe z przeliczenia	-	0,3
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	35,1	41,7

5.5 Zapasy

Struktura zapasów

	30/09/2021	31/12/2020
Zapasy strategiczne	31,9	33,7
Tabor w trakcie kasacji	37,2	40,3
Pozostałe zapasy	97,4	97,2
Odpisy aktualizujące	(4,3)	(5,4)
Zapasy netto	162,2	165,8

5.6 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	30/09/2021	31/12/2020
Należności handlowe	786,9	738,0
Odpis aktualizujący należności	(139,5)	(149,2)
Razem	647,4	588,8
Aktywa długoterminowe	3,6	3,0
Aktywa krótkoterminowe	643,8	585,8
Razem	647,4	588,8

5.7 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	30/09/2021	31/12/2020
Aktywa finansowe		
Udziały w jednostkach nienotowanych	5,6	5,6
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	30,3	24,0
Ubezpieczenia	8,8	7,0
Usługi informatyczne	7,1	8,1
Wykup świadczeń przejazdowych	3,1	0,2
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	8,3	2,3
Inne ¹⁾	37,6	1,9
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	35,2	35,6
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	5,6	-
Inne	12,9	12,6
Aktywa niematerialne		
Licencje	20,5	20,8
Inne aktywa niematerialne	0,3	0,3
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	4,9	4,8
Razem	180,2	123,2
Aktywa długoterminowe	67,7	35,1
Aktywa krótkoterminowe	112,5	88,1
Razem	180,2	123,2

¹⁾ W dniu 16 czerwca 2021 roku Jednostka dominująca oraz Forespo Poland S.A. zawarły warunkową umowę sprzedaży oraz warunkową przedwstępną umowę sprzedaży, których przedmiotem są nieruchomości stanowiące pozostałość po byłej Fabryce Wagonów Gniewczyna w Gniewczynie Łańcuckiej. Zawarcie umowy przenoszącej własność powyższych nieruchomości na Jednostkę dominującą miało nastąpić niezwłocznie po spełnieniu się wszystkich warunków zawieszających, m.in. odstąpienie Gminy Tryńcza od przysługującego jej prawa pierwokupu nieruchomości. W celu zabezpieczenia powyższej transakcji Jednostka dominująca wpłaciła depozyt notarialny (łącznie z VAT) w wysokości 7,4 milionów EUR, co stanowi równowartość 33,3 milionów złotych na dzień 30 września 2021 roku. W związku ze spełnieniem się wszystkich warunków zawieszających, w dniu 13 października 2021 roku została zawarta umowa przenosząca własność nieruchomości, ruchomości oraz prawa do użytkowania aktywów na Jednostkę dominującą.

5.8 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	30/09/2021	31/12/2020
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	220,2	260,5
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	4,8	9,8
Pozostałe	2,6	8,7
Razem	227,6	279,0
Zobowiązania długoterminowe	127,9	145,5
Zobowiązania krótkoterminowe	99,7	133,5
Razem	227,6	279,0

5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Zmiana stanu rezerw na świadczenia pracownicze

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejrzyste	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
1/01/2021	234,5	179,3	40,3	7,3	310,5	28,7	800,6
Koszt bieżącego zatrudnienia	6,1	2,7	0,6	0,3	11,3	-	21,0
Koszt odsetkowy	2,4	1,9	0,4	0,1	3,3	-	8,1
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	(9,1)	(19,0)	(8,4)	0,1	-	-	(36,4)
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	(12,3)	-	(12,3)
Koszty przeszłego zatrudnienia	-	-	-	-	1,2	-	1,2
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	32,2	32,2
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(7,2)	(7,2)
Świadczenia wypłacone	(12,9)	(3,9)	(0,7)	(1,0)	(33,7)	(1,6)	(53,8)
Różnice kursowe	-	-	-	-	0,2	0,3	0,5
30/09/2021	221,0	161,0	32,2	6,8	280,5	52,4	753,9
Rezerwy długoterminowe	182,4	155,4	31,3	5,9	234,3	-	609,3
Rezerwy krótkoterminowe	38,6	5,6	0,9	0,9	46,2	52,4	144,6
Razem	221,0	161,0	32,2	6,8	280,5	52,4	753,9

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejrzyste	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
1/01/2020	234,6	139,7	36,9	8,8	329,4	34,8	784,2
Koszt bieżącego zatrudnienia	6,1	2,3	0,6	0,3	11,0	-	20,3
Koszt odsetkowy	3,1	2,1	0,6	0,1	4,5	-	10,4
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	7,8	42,1	2,0	0,2	-	-	52,1
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	9,8	-	9,8
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	18,3	18,3
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(7,8)	(7,8)
Świadczenia wypłacone	(13,7)	(3,7)	(0,8)	(0,7)	(35,7)	(6,0)	(60,6)
Różnice kursowe	-	-	-	-	-	(0,1)	(0,1)
30/09/2020	237,9	182,5	39,3	8,7	319,0	39,2	826,6
Rezerwy długoterminowe	197,3	177,1	38,2	7,4	273,6	-	693,6
Rezerwy krótkoterminowe	40,6	5,4	1,1	1,3	45,4	39,2	133,0
Razem	237,9	182,5	39,3	8,7	319,0	39,2	826,6

5.10 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	30/09/2021	31/12/2020
Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych	-	0,4
Rezerwa na rekultywację	7,9	6,4
Inne rezerwy	18,7	23,0
Razem	26,6	29,8
Rezerwy długoterminowe	6,7	5,7
Rezerwy krótkoterminowe	19,9	24,1
Razem	26,6	29,8

5.11 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	30/09/2021	31/12/2020
Zobowiązania finansowe		
Forwardy walutowe	0,1	2,7
Cash pool	1,1	1,1
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	33,9	46,5
Zobowiązania publicznoprawne	113,3	121,5
Rozrachunki z pracownikami	97,4	97,0
Rozliczenia z tytułu VAT	4,9	5,3
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	3,0	1,7
Pozostałe rozrachunki	6,4	10,4
Razem	260,1	286,2
Zobowiązania krótkoterminowe	260,1	286,2
Razem	260,1	286,2

6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/09/2021	31/12/2020
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	<i>Nota 5.7</i>	5,6	5,6
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	<i>Nota 5.6</i>	647,4	588,8
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych		-	0,1
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	<i>Nota 5.7</i>	5,6	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	<i>Nota 4.3</i>	130,2	306,0
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		10,0	11,0
Razem		798,8	911,5

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/09/2021	31/12/2020
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	<i>Nota 5.11</i>	0,1	2,7
Kredyty bankowe i pożyczki	<i>Nota 4.1</i>	776,5	660,0
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	<i>Nota 4.1</i>	37,2	53,1
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	<i>Nota 4.1</i>	1 086,4	999,3
Zobowiązania handlowe		394,2	349,0
Zobowiązania inwestycyjne	<i>Nota 5.8</i>	227,6	279,0
Cash pool	<i>Nota 5.11</i>	1,1	1,1
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	<i>Nota 4.1</i>	804,0	867,9
Razem		3 327,1	3 212,1

Odpisy aktualizujące wartość należności handlowych zostały zaprezentowane w **Nocie 5.6** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2021 roku do 30 września 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 zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 30 września 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 30 września 2021 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 167,6 milionów EUR stanowiąca równowartość 776,5 milionów złotych.
- leasingi denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do maja 2024 roku. Na dzień 30 września 2021 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 8,0 milionów EUR stanowiąca równowartość 37,2 milionów złotych.
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2022 roku. Na dzień 30 września 2021 roku wartość zobowiązań z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 0,1 miliona złotych.

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 30 września 2021 roku oraz 31 grudnia 2020 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	30/09/2021		31/12/2020	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	5,6	-	5,6
Zobowiązania				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	0,1	-	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 przedsiębiorstwa w metodzie szwajcarskiej jest średnią ważoną wartości wyznaczonych metodą majątkową i dochodową. W metodzie tej większą wagę przyznaje się wartości wyznaczonej metodą dochodową (2 razy większą). Przyjęcie metody szwajcarskiej jest uzasadnione ze względu na fakt, iż Euroterminal Sławków Sp. z o.o. posiada umiarkowaną zdolność do generowania zysków w przyszłości, a z drugiej strony posiada istotne aktywa w postaci gruntów i nieruchomości.



c) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Grupa nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że na dzień 30 września 2021 roku oraz na dzień 31 grudnia 2020 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

Zmiana wyceny instrumentów finansowych dla Poziomu 3 hierarchii wartości godziwej

	9 miesięcy zakończony 30/09/2021	9 miesięcy zakończony 30/09/2020
Stan na początek okresu sprawozdawczego	5,6	6,3
Zyski / (straty) za okres ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	-	(0,7)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	5,6	5,6

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku oraz 30 września 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

9 miesięcy zakończony 30/09/2021	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	(3,2)	2,0	0,4	(11,5)	(21,8)	(34,1)
Różnice kursowe	-	(2,9)	-	1,0	0,3	(1,6)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	3,9	-	-	-	3,9
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(1,2)	-	(1,2)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(14,9)	-	-	-	-	(14,9)
Zysk / (strata) brutto	(18,1)	3,0	0,4	(11,7)	(21,5)	(47,9)
Zmiana wyceny	5,3	-	-	-	-	5,3
Pozostałe całkowite dochody	5,3	-	-	-	-	5,3

W okresie 9 miesięcy zakończonym dnia 30 września 2021 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (14,9) milionów złotych.

W okresie 9 miesięcy zakończonym dnia 30 września 2021 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 2,6 milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie 1,5 miliona złotych oraz zobowiązań z tytułu leasingu w kwocie 1,2 miliona złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

9 miesięcy zakończony 30/09/2020	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(2,2)	-	3,8	0,4	(18,0)	(25,3)	(41,3)
Różnice kursowe	(0,6)	-	10,1	-	(6,7)	(7,9)	(5,1)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	(0,1)	-	(0,4)	-	-	-	(0,5)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(1,3)	-	(1,3)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(1,4)	-	-	-	-	-	(1,4)
Zysk / (strata) brutto	(4,3)	-	13,5	0,4	(26,0)	(33,2)	(49,6)
Zmiana wyceny	(43,6)	(0,7)	-	-	-	-	(44,3)
Pozostałe całkowite dochody	(43,6)	(0,7)	-	-	-	-	(44,3)

W okresie 9 miesięcy zakończonym dnia 30 września 2020 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (1,4) miliona złotych.

W okresie 9 miesięcy zakończonym dnia 30 września 2020 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie (9,0) milionów złotych, kredytów bankowych w kwocie (32,4) milionów złotych oraz zobowiązań z tytułu leasingu w kwocie (2,2) 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 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku oraz 30 września 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 Grupy 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 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku oraz 30 września 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 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku najistotniejszymi dostawcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy 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:

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021		30/09/2021	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,3	53,5	0,4	559,9
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	4,2	17,1	0,2	2,3
Jednostki stowarzyszone	1,2	0,1	0,4	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	19,0	391,5	2,9	62,1

	9 miesięcy zakończone 30/09/2020		31/12/2020	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,3	56,3	1,2	589,4
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	3,9	9,7	0,1	1,7
Jednostki stowarzyszone	5,3	0,5	-	0,2
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	15,0	362,6	2,5	61,1

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

W ramach Grupy Kapitałowej PKP 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 5.11.** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

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

Wynagrodzenia Członków Zarządu	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	9 miesięcy zakończony 30/09/2021	9 miesięcy zakończony 30/09/2020	9 miesięcy zakończony 30/09/2021	9 miesięcy zakończony 30/09/2020
Świadczenia krótkoterminowe	3,1	1,7	4,7	4,3
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,3	0,5	0,1
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	0,1	0,3	0,1
Razem	3,1	2,1	5,5	4,5

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	9 miesięcy zakończony 30/09/2021	9 miesięcy zakończony 30/09/2020	9 miesięcy zakończony 30/09/2021	9 miesięcy zakończony 30/09/2020
Świadczenia krótkoterminowe	0,9	1,0	0,2	0,4
Razem	0,9	1,0	0,2	0,4

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	9 miesięcy zakończony 30/09/2021	9 miesięcy zakończony 30/09/2020	9 miesięcy zakończony 30/09/2021	9 miesięcy zakończony 30/09/2020
Świadczenia krótkoterminowe	4,8	5,2	12,5	13,0
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	-	0,4	0,7
Razem	4,8	5,2	12,9	13,7

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2021 roku oraz 30 września 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

	30/09/2021	31/12/2020
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia i napraw taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	674,7	856,4
Zobowiązania umowne z tytułu nierozpoczętych umów leasingowych	0,3	5,9
Razem	675,0	862,3

Zobowiązania umowne dotyczące nabycia niefinansowych aktywów trwałych wynikają głównie z realizacji umów zawartych w poprzednich okresach. Na realizację wykazanych na dzień 30 września 2021 roku zobowiązań umownych Grupie zostało przyznane dofinansowanie ze środków pomocowych Unii Europejskiej w wysokości około 94,6 milionów złotych.



7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	30/09/2021	31/12/2020
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	102,4	93,9
Pozostałe zobowiązania warunkowe	120,6	114,9
Razem	223,0	208,8

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 30 września 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 akcyzowe oraz gwarancje celne.

Pozostałe zobowiązania warunkowe

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

7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

W dniu 18 października 2021 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej podjęła uchwały, zgodnie z którymi:

1. Czesław Warszewicz – Prezes Zarządu
 2. Leszek Borowiec – Członek Zarządu ds. Finansowych
 3. Witold Bawor – Członek Zarządu ds. Operacyjnych
 4. Piotr Wasaty – Członek Zarządu ds. Handlowych
- zostali odwołani z pełnionych funkcji.

Uchwały Rady Nadzorczej weszły w życie z chwilą podjęcia. Jednocześnie Rada Nadzorcza Jednostki dominującej w dniu 18 października 2021 roku podjęła uchwałę, zgodnie z którą postanowiła delegować Pana Władysława Szczepkowskiego, Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., do wykonywania czynności Prezesa Zarządu na okres nie dłuższy niż 3 miesiące oraz powierzyć mu pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

W wyniku dokonanych zmian, skład Zarządu przedstawia się następująco:

1. Władysław Szczepkowski – p.o. Prezes Zarządu
2. Zenon Kozendra – Członek Zarządu Przedstawiciel Pracowników

Pozostałe zdarzenia po dniu bilansowym zostały opisane Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego Grupy Kapitałowej PKP CARGO w III kwartale 2021 roku w [Rozdziale 4.6](#).

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 23 listopada 2021 roku.



Zarząd Jednostki dominującej

Władysław Szczepkowski
p. o. Prezes Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 23 listopada 2021 roku

Kwartalna Informacja Finansowa
PKP CARGO S.A.
za okres 9 miesięcy
zakończony dnia 30 września 2021 roku



KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020	3 miesiące zakończone 30/09/2020
Przychody z tytułu umów z klientami	2 291,5	808,6	2 152,3	738,2
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(367,0)	(132,5)	(325,2)	(114,1)
Usługi dostępu do infrastruktury	(381,3)	(121,5)	(374,6)	(132,1)
Pozostałe usługi	(263,2)	(94,2)	(213,9)	(73,9)
Koszty świadczeń pracowniczych	(918,0)	(304,7)	(940,8)	(286,0)
Pozostałe koszty	(124,4)	(48,4)	(108,4)	(33,4)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	16,7	11,6	106,3	64,6
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	254,3	118,9	295,7	163,3
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(424,2)	(144,5)	(465,5)	(152,7)
Zysk/(strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(169,9)	(25,6)	(169,8)	10,6
Przychody i (koszty) finansowe	(20,6)	(13,5)	7,8	(14,6)
Zysk/(strata) przed opodatkowaniem	(190,5)	(39,1)	(162,0)	(4,0)
Podatek dochodowy	33,4	4,9	35,8	(1,3)
ZYSK/(STRATA) NETTO	(157,1)	(34,2)	(126,2)	(5,3)
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY				
Wycena instrumentów zabezpieczających	2,5	(14,1)	(38,3)	(9,0)
Podatek dochodowy	(0,5)	2,7	7,3	1,7
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	2,0	(11,4)	(31,0)	(7,3)
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	34,7	-	(52,0)	-
Podatek dochodowy	(6,6)	-	9,9	-
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	-	-	(0,7)	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	28,1	-	(42,8)	-
Suma pozostałych całkowitych dochodów	30,1	(11,4)	(73,8)	(7,3)
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(127,0)	(45,6)	(200,0)	(12,6)
Zysk/(strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)				
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk/(strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(3,51)	(0,77)	(2,82)	(0,12)

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/09/2021	31/12/2020
AKTYWA		
Tabor kolejowy	3 891,9	3 809,2
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	460,3	474,7
Prawa do użytkowania aktywów	593,9	641,5
Inwestycje w jednostkach powiązanych	840,0	840,0
Należności leasingowe	23,7	24,4
Aktywa finansowe	4,9	4,9
Pozostałe aktywa	53,8	22,6
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	158,1	131,6
Aktywa trwałe razem	6 026,6	5 948,9
Zapasy	89,8	95,0
Należności handlowe	411,9	366,5
Należności leasingowe	1,8	2,8
Należności z tytułu podatku dochodowego	1,7	1,8
Aktywa finansowe	-	2,3
Pozostałe aktywa	80,3	56,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	29,7	180,5
Aktywa obrotowe razem	615,2	705,4
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	18,3	12,7
AKTYWA RAZEM	6 660,1	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	(109,4)	(139,5)
Zyski zatrzymane / (niepokryte straty)	(42,8)	114,3
Kapitał własny razem	2 831,8	2 958,8
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 892,1	1 897,6
Zobowiązania inwestycyjne	126,0	143,0
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	533,2	606,1
Pozostałe rezerwy	0,7	-
Zobowiązania długoterminowe razem	2 552,0	2 646,7
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	507,0	353,7
Zobowiązania handlowe	245,6	215,6
Zobowiązania inwestycyjne	157,0	141,3
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	113,1	93,7
Pozostałe rezerwy	10,6	13,0
Pozostałe zobowiązania finansowe	68,0	2,7
Pozostałe zobowiązania	175,0	241,5
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 276,3	1 061,5
Zobowiązania razem	3 828,3	3 708,2
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 660,1	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 / (niepokryte straty)	
1/01/2021	2 239,3	744,7	(12,9)	(92,6)	(34,0)	114,3	2 958,8
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(157,1)	(157,1)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	28,1	2,0	-	30,1
Całkowite dochody razem	-	-	-	28,1	2,0	(157,1)	(127,0)
30/09/2021	2 239,3	744,7	(12,9)	(64,5)	(32,0)	(42,8)	2 831,8
1/01/2020	2 239,3	744,7	(12,2)	(55,8)	6,2	288,2	3 210,4
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(126,2)	(126,2)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	(0,7)	(42,1)	(31,0)	-	(73,8)
Całkowite dochody razem	-	-	(0,7)	(42,1)	(31,0)	(126,2)	(200,0)
30/09/2020	2 239,3	744,7	(12,9)	(97,9)	(24,8)	162,0	3 010,4

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2020
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej		
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(190,5)	(162,0)
Korekty		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	424,2	465,5
(Zyski) / straty ze zbycia i likwidacji niefinansowych aktywów trwałych	(16,0)	(4,7)
(Zyski) / straty z tytułu różnic kursowych	2,9	6,4
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	13,0	(22,2)
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,4	0,7
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(0,1)	40,9
Zmiany w kapitale obrotowym	(96,9)	30,1
Pozostałe korekty	37,3	(60,9)
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	174,3	293,8
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(535,9)	(450,5)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	40,0	32,7
Wydatki z tytułu nabycia jednostek powiązanych	(33,0)	-
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	9,2	58,3
Inne wydatki inwestycyjne	(27,0)	-
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	2,8	2,4
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(543,9)	(357,1)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej		
Wydatki z tytułu leasingu	(56,8)	(60,3)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	408,3	285,5
Splata kredytów / pożyczek	(206,1)	(225,8)
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(28,7)	(35,6)
Dotacje otrzymane	34,7	11,3
Wpływy / (wypływy) w ramach cash pool	69,9	(20,4)
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(2,5)	(3,7)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	218,8	(49,0)
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(150,8)	(112,3)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	180,5	380,0
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	29,7	267,7
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>16,8</i>	<i>29,8</i>

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



POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO ZA III 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	15
4.1 Otoczenie makroekonomiczne	15
4.2 Działalność przewozowa	28
4.3 Pozostałe usługi	38
4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia	39
4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO	40
4.6 Istotne informacje i zdarzenia	41
5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	44
5.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	44
5.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	52
5.3 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	53
5.4 Informacje o majątku produkcyjnym	53
6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	55
6.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy	55
6.2 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	55
6.3 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi	55
6.4 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek	55
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	55

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 30 września 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	14
Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w I półroczu 2021 r.	32
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2021 r. i 2020 r.	36
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2021 r. i 2020 r.....	36
Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2021 r. i 2020 r.	36
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 9 miesięcy 2021 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2020 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)	40
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	44
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	45
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r.....	51
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.09.2021 r. oraz 31.12.2020 r.	54

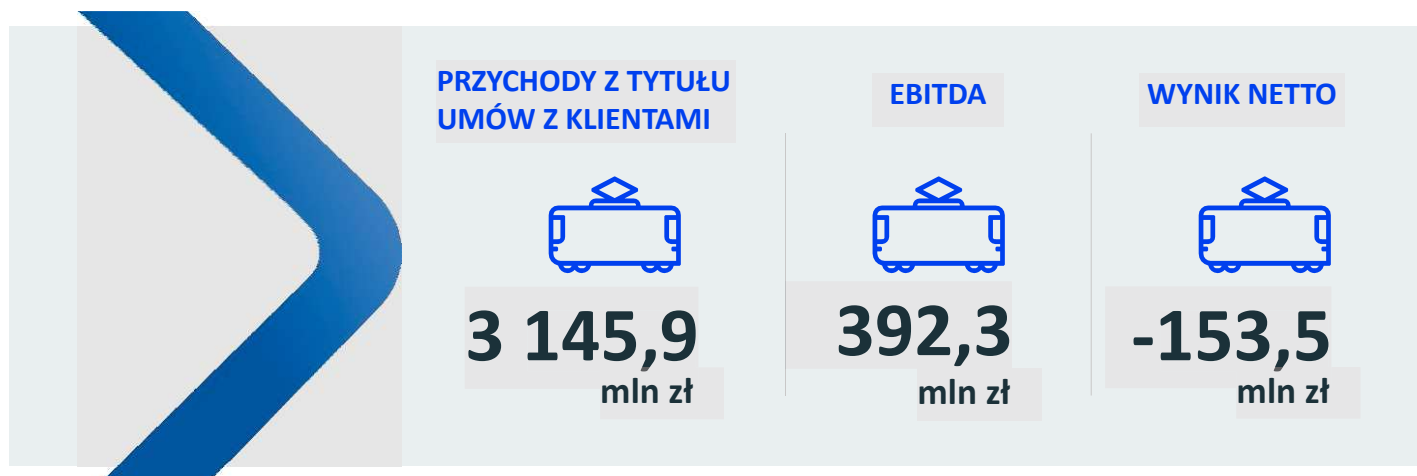
SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.09.2021 r.	6
Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 30.09.2021 r.	6
Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2020 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2021-2023 - dane niewyrównane sezonowo	16
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2020 oraz prognoza na lata 2021-2023 – dane wyrównane 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)	22
Rysunek 7 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach	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 trakcie trzech kwartałów 2021 r.	31
Rysunek 12 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I półroczu 2021 r.: masa towarowa (L) i praca przewozowa (P)	32
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2021 (mln ton)	33
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2021 (mld tkm).....	33
Rysunek 15 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2021*	34
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2021*	34
Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2021 r. (btkm).....	35
Rysunek 18 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2021 r. oraz 2020 r.	39
Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (w mln zł)	46
Rysunek 20 Struktura aktywów – stan na 30.09.2021 r. oraz 31.12.2020 r.	47
Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 9 miesięcy 2021 r. (w mln zł)	47
Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.09.2021 r. oraz 31.12.2020 r.	48
Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 9 miesięcy 2021 r. (w mln zł)	49
Rysunek 24 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2021 r. (w mln zł)	50
Rysunek 25 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.09.2021 r. oraz 31.12.2020 r.	53

1. Wstęp

Szanowni Państwo,

III kwartał 2021 roku charakteryzował się znaczącą niestabilnością otoczenia gospodarczego, mającego wpływ także na funkcjonowanie Grupy PKP CARGO. Nieoczekiwane zmiany ujawniły się w szczególności w dynamicznym wzroście części kosztów ponoszonych przez PKP CARGO S.A. i spółki z Grupy.



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:



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

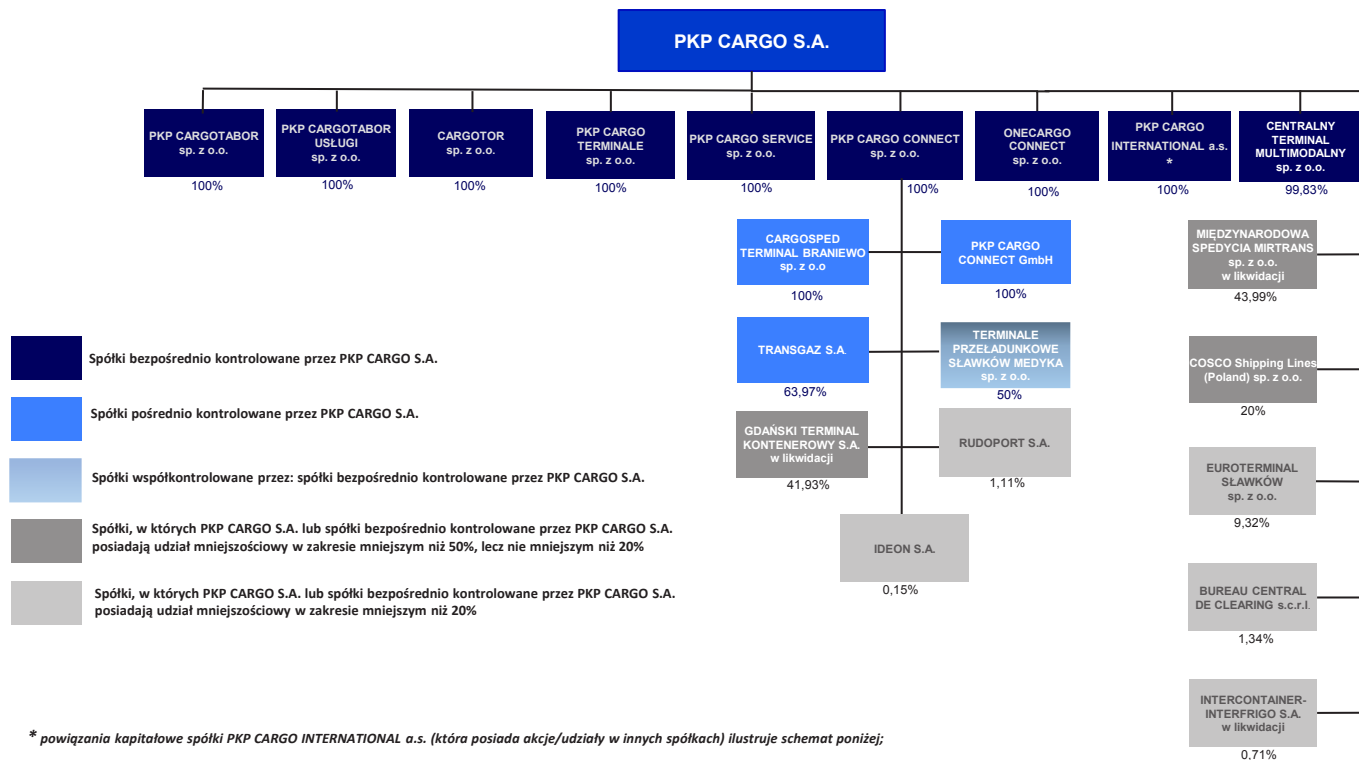
- Spółce, Jednostce dominującej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A.,
- Grupie PKP CARGO, Grupie czy też Grupie Kapitałowej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. i podmioty od niej zależne łącznie.

² Urząd Transportu Kolejowego

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

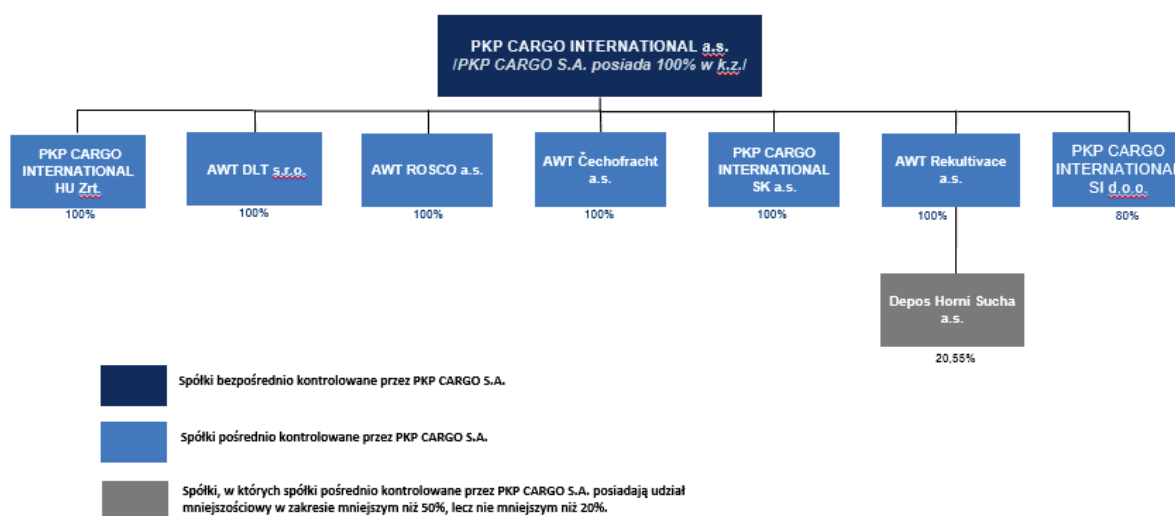
Poniższy schemat przedstawia strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje - na dzień 30 września 2021 r.:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.09.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 30.09.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

W okresie 9 miesięcy 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.
- Ze skutkiem na dzień 9 września 2021 r. spółka PRIMOL-RAIL d.o.o. z siedzibą w Grčarevec (Słowenia), w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 80% udział w kapitale zakładowym, zmieniła nazwę i aktualnie funkcjonuje pod firmą: PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o. z siedzibą w Grčarevec (Słowenia). Wysokość kapitału zakładowego spółki PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o. oraz udział procentowy PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. w tym kapitale nie uległy zmianie.

Dodatkowo, w dniu 27 października 2021 r. PKP CARGO S.A. nabyła od spółki PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., 100% udziałów w spółce PKP Linia Chełmska Szerokotorowa sp. z o.o. z siedzibą w Chełmie (dalej „PKP LCHS”), za łączną cenę 5 000 zł. PKP LCHS została nabyta w celu rozwinięcia przewozów na szerokotorowej linii nr 63 przebiegającej pomiędzy miejscowościami Dorohusk – Chełm. Przewozy te nie będą stanowić jednak istotnej pozycji w przewozach realizowanych przez PKP CARGO S.A. w dającym się przewidzieć horyzoncie czasowym.



2.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 września 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”) (d. CL Medyka-Żurawica i d. CL Małaszewicze)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, także kontenerów. Posiada także możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię.
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o. („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”) (d. Advanced World Transport a.s.)	Kompleksowa obsługa towarowego transportu kolejowego (Republika Czeska, Słowacja i Polska), spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej, zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov oraz oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”). Zarządzanie taborem w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL.
AWT Rosco a.s. („AWT Rosco”)	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT Čechofracht a.s. („AWT Čechofracht”)	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
AWT Reaktivace a.s. („AWT Reaktivace”)	Działalność o charakterze budownictwa inżynierskiego, w tym gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, etc.
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. (d. AWT Rail HU Zrt) („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 **Nocie 5.4** Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 września 2021 roku.

3. Informacje dotyczące Jednostki dominującej

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

ZARZĄD

Zarząd PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie w I półroczu 2021 r. działał 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)²;
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 47/2018 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 7 lutego 2018 roku i zatwierdzony 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
Władysław Szczepkowski	p.o. Prezes Zarządu	18.10.2021 r.	na okres nie dłuższy niż trzy miesiące
Zenon Kozendra	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal
Czesław Warszewicz	Prezes Zarządu	27.03.2018 r.	18.10.2021 r.
Witold Bawor	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	26.10.2017 r.	18.10.2021 r.
Leszek Borowiec	Członek Zarządu ds. Finansowych	27.03.2018 r.	18.10.2021 r.
Piotr Wasaty	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.09.2020 r.	18.10.2021 r.

Źródło: Opracowanie własne

² Uchwałą Nr 61/VII/2021 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 12 lipca 2021 roku przyjęto jednolity tekst Statutu PKP CARGO S.A.

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.

Zarząd PKP CARGO S.A. Uchwałą z dnia 19 października 2021 r. czasowo powierzył nadzór nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki:

1. Panu Władysławowi Szczepkowskiemu – delegowanemu przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. zgodnie z uchwałą z dnia 18 października 2021 r., do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące, z wyłączeniem komórek powierzonych Panu Zenonowi Kozendrze – Członkowi Zarządu – Przedstawicielowi Pracowników PKP CARGO S.A., należącymi do zakresu kompetencji:
 - Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.,
 - Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A.,
 - Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A.
2. Panu Zenonowi Kozendrze – Członkowi Zarządu – Przedstawicielowi Pracowników PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące nad:
 - Biurem Zarządzania Zasobami Ludzkimi Centrali PKP CARGO S.A.,
 - Biurem Teleinformatyki Centrali PKP CARGO S.A.,
 - Biurem Zakupów Centrali PKP CARGO S.A.

Zarząd PKP CARGO S.A. Uchwałami z dnia 16 listopada 2021 r. udzielił prokur łącznych: Pani Annie Wierzchowskiej, Pani Alicji Chyle oraz Panu Karolowi Sikorze.

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 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.

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
	(delegowany do czasowego wykonywania obowiązków Prezesa Zarządu)	18.10.2021 r.	na okres nie dłuższy niż trzy miesiące
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 niebędących 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
Izabela Wojtyczka	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	18.10.2021 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	18.10.2021 r.

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 30 września 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 przestany przez akcjonariusza w dniu 24.06.2014 r.

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

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

Źródło: Opracowanie własne

3.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia 20 sierpnia 2021 r., tj. dnia przekazania raportu za I półrocze 2021 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	
Władysław Szczepkowski	0
Zenon Kozendra	46
wg stanu na dzień 20.08.2021 r.	
Czesław Warsewicz	3 700
Leszek Borowiec	0
Piotr Wasaty	500
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 20 sierpnia 2021 r., tj. dnia przekazania raportu za I półrocze 2021 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 20.08.2021 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

Głównym czynnikiem wpływającym na wyniki polskiej gospodarki w ostatnich kwartałach pozostaje pandemia COVID-19 i jej ekonomiczne konsekwencje. Wpływ pandemii na procesy gospodarcze jest widoczny nie tylko w bezwzględnej zmianie liczby zachorowań i hospitalizacji, czy też wprowadzonych w celu jej przeciwdziałania restrykcjach natury ekonomicznej i społecznej, ale również m.in. w obserwowanych – szczególnie w ostatnich miesiącach – zaburzeniach w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw oraz nasileniu globalnych procesów inflacyjnych.

Po tym jak w 2020 r. i na początku 2021 r. polska gospodarka pozostawała w recesji, w II kwartale 2021 r. powróciła ona na ścieżkę wzrostu gospodarczego. W tym okresie dynamika krajowego PKB wyniosła 11,2% r/r (wobec -0,8% r/r w I kwartale 2021 r.), a silne odbicie PKB wynikało m.in. z luzowania uprzednio wprowadzonych anty-epidemicznych restrykcji w licznych sektorach gospodarki oraz efektu bardzo niskiej statystycznej bazy odniesienia za analogiczny okres 2020 r. (okres szerokiego *lockdown-u* i obowiązywania najostrzejszych obostrzeń, przekładający się na głębokie załamanie aktywności gospodarczej w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym). W ujęciu kwartalnym (oczyszczonym o wpływ czynników kalendarzowych i sezonowych) dynamika wzrostu krajowego PKB przyspieszyła w II kwartale 2021 r. do 1,6% kw/kw z 1,4% kw/kw w I kwartale 2021 r., co wskazuje na utrwalenie obserwowanego ożywienia gospodarczego.³

Głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego w II kwartale 2021 r. była konsumpcja gospodarstw domowych (+13,1% r/r i kontrybucja do wzrostu równa +7,2 p.p. r/r), której sprzyjały m.in. wyraźnie mniejszy niż w analogicznym okresie 2020 r. zasięg obowiązujących restrykcji, relatywnie dobra kondycja rynku pracy, realizacja popytu odroczonego oraz ogólna adaptacja konsumentów i przedsiębiorców do nowych realiów życia gospodarczego. Pozytywny wkład do PKB wniósł również saldo zapasów (+2,8 p.p. r/r), spożycie publiczne (+3,0% r/r i +0,6 p.p. r/r) oraz nakłady inwestycyjne (+5,6% r/r i +0,9 p.p. r/r). W II kwartale 2021 r. ujemna pozostała natomiast kontrybucja do PKB salda handlu zagranicznego (-0,3 p.p.), z uwagi na wyższą niż w przypadku eksportu (+29,2% r/r) dynamikę wzrostu importu (+34,5% r/r).⁴

Zgodnie z prognozami ekonomistów, w III kwartale 2021 r. należy oczekiwać skokowo niższej dynamiki wzrostu polskiego PKB r/r, m.in. z uwagi na silny wzrost bazy odniesienia za 2020 r. oraz nieco słabsze od oczekiwań miesięczne dane o aktywności ekonomicznej (produkcja przemysłowa, budownictwo, realna sprzedaż detaliczna) za okres lipiec-wrzesień 2021 r.⁵ W konsekwencji, mediana prognoz analityków rynkowych zakłada dynamikę realnego PKB w Polsce w III kwartale 2021 r. na poziomie 4,8% r/r.⁶

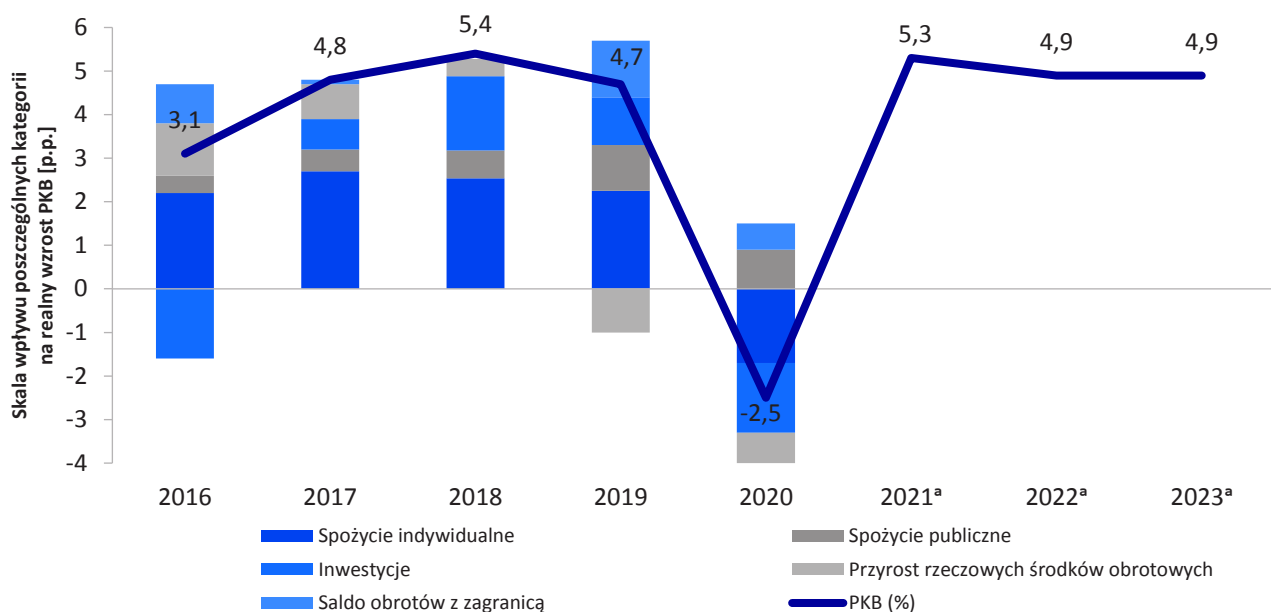
³ Główny Urząd Statystyczny

⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵ Portal Bankier.pl

⁶ Portal Bankier.pl

Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2020 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2021-2023 - dane niewyrównane sezonowo



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

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

Lepsze od wcześniejszych założeń dane napływające z krajowej gospodarki w II i III kwartale 2021 r. (wynikające m.in. z korzystnej sytuacji epidemicznej pozwalającej na zniesienie większości uprzednio wprowadzonych obostrzeń, a także obserwowanego w otoczeniu makroekonomicznym ożywienia) przełożyły się na pozytywną rewizję prognoz wzrostu gospodarczego NBP na 2021 r. opublikowanych na początku listopada 2021 r. (względem projekcji z lipca 2021 r.). Jednocześnie w ocenie analityków NBP średnioterminowe perspektywy krajowej gospodarki nieznacznie się pogorszyły, co jest rezultatem m.in. nasilenia procesów inflacyjnych ograniczających siłę nabywczą konsumentów oraz wpływających na wzrost kosztów prowadzenia działalności przez firmy, obserwowanych w Polsce i gospodarce globalnej problemów natury podażowej oraz opóźnienia w zaakceptowaniu przez organy UE Krajowego Planu Odbudowy. W rezultacie, w 2021 r. ekonomiści NBP oczekują średniorocznej dynamiki realnego PKB równej 5,3% r/r (wobec 5,0% r/r w projekcji z lipca 2021 r.), a następnie jej lekkiego spadku i stabilizacji na poziomie 4,9% r/r w 2022 i 2023 r. (w stosunku do odpowiednio 5,4% r/r i 5,3% r/r w prognozie z lipca 2021 r.).⁷

Zdaniem analityków NBP, głównym determinantem krajowego wzrostu PKB w perspektywie nadchodzących kwartałów będzie konsumpcja gospodarstw domowych, wspierana m.in. przez utrzymującą się dobrą sytuację na rynku pracy oraz zapowiadane zmiany podatkowe w ramach rządowego programu Polski Ład. W ocenie ekonomistów NBP w całym horyzoncie projekcji pozytywny wkład do PKB wniosą również nakłady kapitałowe (m.in. z uwagi na obserwowaną poprawę nastrojów inwestycyjnych przedsiębiorstw, wciąż niski stopień automatyzacji i robotyzacji krajowej gospodarki w sytuacji rosnących kosztów pracy, realizację Krajowego Planu Odbudowy oraz stabilny popyt mieszkaniowy) oraz spożycie publiczne. Jednocześnie według analityków NBP w kierunku spadku PKB będzie oddziaływało saldo handlu zagranicznego (eksport netto), z uwagi na jego antycykliczny charakter i zdecydowanie wyższą niż w przypadku eksportu dynamikę wzrostu importu (m.in. prognozowany wzrost nakładów kapitałowych charakteryzujących się wysoką importochłonnością).⁸

Ekonomiści NBP spodziewają się również zauważalnie wyższej (w stosunku do projekcji z lipca 2021 r.) ścieżki stopy inflacji cen konsumenta (CPI) w perspektywie najbliższych kwartałów. Zdaniem analityków NBP, średnioroczna stopa inflacji CPI osiągnie +4,9 r/r w 2021 r. (względem +4,2% r/r w prognozie z lipca 2021 r.), +5,8% r/r w 2022 r. (+3,3% r/r w lipcowej projekcji) oraz +3,6% r/r w 2023 r. (+3,4% r/r w prognozie z lipca 2021 r.), tj. w całym horyzoncie projekcji ukształtuje się znacznie powyżej celu inflacyjnego NBP (2,5%). Za wyższą ścieżkę inflacji odpowiada szereg czynników, m.in. silne podwyżki cen energii (drożące na rynkach światowych surowce energetyczne takie jak węgiel czy gaz, wyższy koszt uprawnień do emisji CO₂),

⁷ Narodowy Bank Polski

⁸ Narodowy Bank Polski

droższe paliwa oraz żywność, nasilenie zakłóceń w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw - co wpływa na powstanie czasowych nierównowag pomiędzy popytem a podażą, realizacja popytu odroczonego w branżach dotkniętych wcześniej restrykcjami (m.in. turystyce), czy też symptomy nasilenia się presji płacowej.⁹



Czeska gospodarka

Zgodnie ze wstępnymi danymi Czeskiego Urzędu Statystycznego (CZSO), w III kwartale 2021 r. czeski PKB zwiększył się o 2,8% r/r wobec wzrostu o 8,1% r/r w II kwartale 2021 r.¹⁰ W tym okresie czeska gospodarka pozostawała na ścieżce zapoczątkowanego wiosną 2021 r. ożywienia, a obserwowane wyhamowanie dynamiki wzrostu PKB w ujęciu rok do roku wynikało przede wszystkim z efektu wyższej statystycznej bazy odniesienia za 2020 r. Jednocześnie w ujęciu kwartalnym (skorygowanym o wpływ czynników kalendarzowych i sezonowych) dynamika wzrostu PKB w Czechach przyspieszyła w III kwartale 2021 r. do 1,4% kw/kw z 1,0% kw/kw w II kwartale 2021 r., m.in. z uwagi na stopniowe znoszenie wprowadzonych uprzednio w celu przeciwdziałania pandemii COVID-19 obostrzeń natury ekonomicznej oraz społecznej, a także postępującą adaptacją podmiotów do nowych realiów życia gospodarczego.¹¹

Szczegółowe dane o wpływie poszczególnych składowych PKB na ogólną dynamikę wzrostu gospodarczego w Czechach za III kwartał 2021 r. zostaną opublikowane pod koniec listopada 2021 r. Jednakże według komunikatu CZSO, w tym czasie głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego był popyt krajowy, z czego głównie konsumpcja domowa (m.in. realizacja popytu odroczonego i spadek stopy oszczędności, ponowny wzrost dynamiki realnych wynagrodzeń, spadek stopy bezrobocia) oraz nakłady inwestycyjne (odbudowa popytu w kraju i zagranicą, intensyfikacja inwestycji sektora publicznego współfinansowanych w ramach funduszy strukturalnych UE, wysoki stopień wykorzystania mocy produkcyjnych i konieczność odbudowy potencjału wytwórczego).¹² W ocenie CZSO, w III kwartale 2021 r. pozytywną kontrybucję do PKB wniosło także spożycie publiczne. W tym okresie negatywnie na dynamikę PKB oddziaływało natomiast saldo handlu zagranicznego (eksport netto), głównie z uwagi na obserwowane spowolnienie eksportu wynikające z obserwowanych problemów podaźowych m.in. w sektorze *automotive* (w przypadku którego zdecydowana większość produkcji jest przeznaczana dla odbiorców zagranicznych). Zgodnie z komunikatem CZSO, w ujęciu wartości dodanej najmocniejszy wzrost r/r w III kwartale 2021 r. zaobserwowano w przypadku handlu oraz pozostałych sektorów usługowych, spadła ona natomiast dla działu przetwórstwa przemysłowego.¹³

⁹ Narodowy Bank Polski

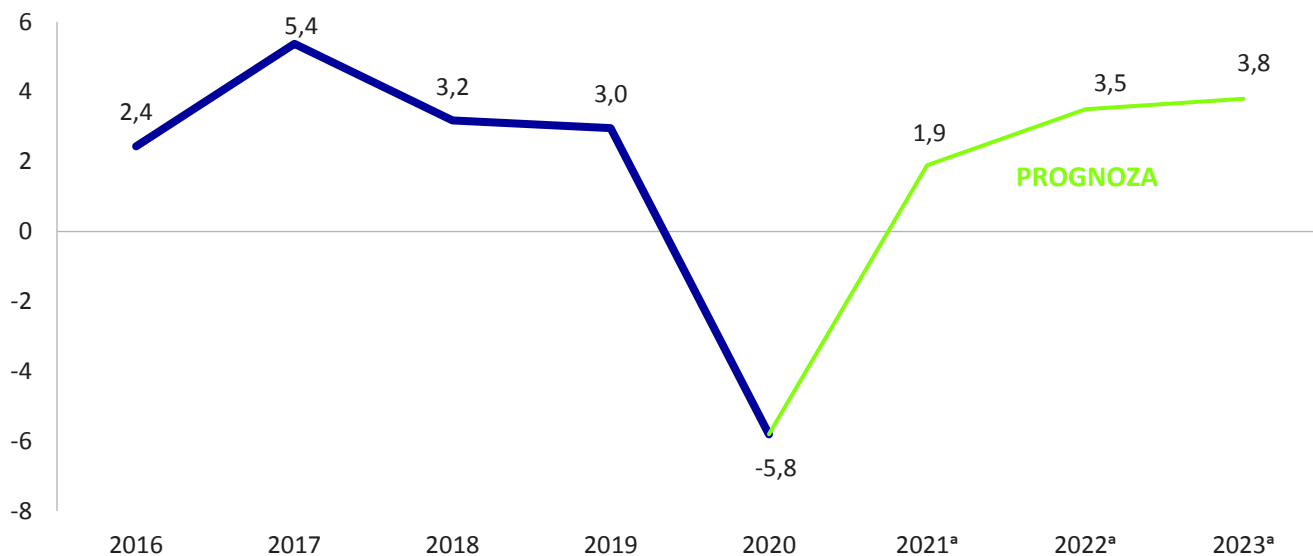
¹⁰ Czeski Urząd Statystyczny

¹¹ Czeski Urząd Statystyczny

¹² Czeski Urząd Statystyczny

¹³ Czeski Urząd Statystyczny

Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2020 oraz prognoza na lata 2021-2023 – dane wyrównane sezonowo



^a Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Banku Narodowego – Listopad 2021 r.

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

Opublikowane na początku listopada 2021 r. projekcje makroekonomiczne Czeskiego Banku Centralnego (CNB) przyniosły negatywną rewizję średnioterminowych prognoz wzrostu PKB w stosunku do założeń z sierpnia 2021 r. Główną przyczyną korekty projekcji PKB były obserwowane w otoczeniu makroekonomicznym problemy natury podażowej, w tym zaburzenia w ramach globalnych łańcuchów dostaw oraz ograniczona dostępność surowców i komponentów zużywanych w procesach produkcyjnych. Czeska gospodarka pozostaje silnie zintegrowana w ramach międzynarodowych łańcuchów wartości dodanej, a ponadto cechuje się relatywnie małym rynkiem wewnętrznym. Zdecydowana większość wytworzonej produkcji przemysłowej (w tym zwłaszcza wyrobów sektora *automotive*, czy przemysłu maszynowego) jest przeznaczana na eksport. W rezultacie, opisane powyżej zaburzenia po stronie podaży mają obecnie silny negatywny wpływ na poziom produkcji i dynamikę eksportu, a tym samym wyniki całej czeskiej gospodarki. Jednocześnie analitycy CNB spodziewają się stopniowego ustąpienia problemów podażowych do połowy 2022 r. Ponadto, w scenariuszu bazowym zakładają oni brak odczuwalnego wpływu ewentualnej kolejnej fali pandemii COVID-19 na kondycję czeskiej gospodarki, m.in. z uwagi na rosnący poziom zaszczepienia populacji oraz rosnące przystosowanie przedsiębiorstw i konsumentów do działalności w realiach pandemii.¹⁴

Ekonomiści CNB prognozują, że w 2021 r. dynamika PKB w Czechach wyniesie 1,9% r/r wobec -5,8% r/r w 2020 r. Jednocześnie w ocenie analityków CNB, w kolejnych latach należy oczekiwać przyspieszenia tempa wzrostu gospodarczego, z dynamiką PKB na poziomie 3,5% r/r w 2022 r. i 3,8% r/r w 2023 r. W konsekwencji, czeski PKB powinien powrócić do swojego poziomu sprzed pandemii COVID-19 najpóźniej do końca 2022 r. Zdaniem ekonomistów CNB, głównymi determinantami wzrostu gospodarczego w horyzoncie projekcji będą konsumpcja gospodarstw domowych (wspierana m.in. przez utrzymującą się dobrą kondycję rynku pracy), nakłady inwestycyjne (zarówno sektora prywatnego, jak i publicznego) oraz – po ustąpieniu zaburzeń podażowych – pozytywne saldo handlu zagranicznego (ponowne przyspieszenie dynamiki eksportu).¹⁵

W 2021 r. analitycy CNB spodziewają się również przyspieszenia dynamiki inflacji cen konsumenta (CPI) do średniego poziomu 3,7% wobec 3,2% w 2020 r., m.in. na skutek nasilenia presji popytowej w gospodarce wynikającej z niedoborów surowców i towarów, czy też droższej energii oraz paliw. W ocenie ekonomistów CNB, dynamika wzrostu inflacji CPI w Czechach osiągnie swoje maksimum w I kwartale 2022 r. (m.in. z uwagi na drożącą żywność oraz dalszy skokowy wzrost cen energii elektrycznej i gazu, przy utrzymaniu proinflacyjnego wpływu już obserwowanych czynników), po czym w kolejnych kwartałach stopa inflacji

¹⁴ Czeski Bank Narodowy

¹⁵ Czeski Bank Narodowy

powinna stopniowo obniżać się w kierunku celu inflacyjnego CNB (2,0%). Spadek dynamiki inflacji CPI będzie zdaniem analityków CNB wynikał m.in. z ustąpienia notowanych obecnie zaburzeń w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw, oczekiwanej stabilizacji cen ropy naftowej na globalnych rynkach, czy też prognozowanego umocnienia korony korzystnie wpływającego na ceny dóbr importowanych. Czynnikiem dezinflacyjnym w horyzoncie projekcji będzie również rozpoczęty w 2021 r. przez CNB cykl znaczących podwyżek stóp procentowych. W rezultacie, ekonomiści CNB prognozują średnioroczną inflację CPI w Czechach na poziomie 5,6% w 2022 r. i 2,1% r/r w 2023 r.¹⁶

Przemysł w Polsce



Według danych GUS w trakcie trzech kwartałów 2021 r. produkcja sprzedana przemysłu ogółem była o +15,5% wyższa r/r (wobec spadku o -3,2% r/r w analogicznym okresie 2020 r.). W tym, w samym trzecim kwartale 2021 r., zanotowano wzrost produkcji na poziomie +10,5% r/r, w drugim kwartale było to aż +30,2% oraz w pierwszym kwartale +7,8% r/r.¹⁷ Bardzo wysoka dynamika wzrostu produkcji w drugim kwartale br. wynikała przede wszystkim z efektu niskiej bazy statystycznej w 2020 r. (okres wprowadzenia intensywnych restrykcji anty-pandemicznych, silnie dotykających również sektor przemysłowy), co w połączeniu z dobrą bieżącą koniunkturą wpłynęło na skokowy wzrost produkcji.

W ciągu trzech kwartałów 2021 r. produkcja sprzedana przemysłu zwiększyła się w skali roku we wszystkich sekcjach przemysłu, w tym najbardziej w wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę o +21,3% r/r, w przetwórstwie przemysłowym o +15,6% r/r (które odpowiada za około 90% całości produkcji) oraz w dostawie wody, gospodarowaniu ściekami i odpadami, rekultywacji o +11,2% r/r. Jedynie niewielki wzrost zanotowano natomiast w górnictwie i wydobywaniu o +1,5% r/r.¹⁸

Również we wszystkich głównych grupowaniach przemysłowych w okresie styczeń-wrzesień 2021 r. odnotowano wzrosty produkcji sprzedanej r/r. Najbardziej zwiększyła się sprzedaż w produkcji dóbr konsumpcyjnych trwałych o +26,3%, dóbr zaopatrzeniowych o +19,0% oraz inwestycyjnych o +17,3%. W mniejszym stopniu wzrosła w tym czasie sprzedaż w produkcji dóbr związanych z energią o +11,5% r/r oraz dóbr konsumpcyjnych nietrwałych o +4,5% r/r.¹⁹

W trakcie trzech kwartałów 2021 r. wzrost produkcji sprzedanej przemysłu zanotowano w 30 działach, przy zmniejszeniu produkcji w 4 działach przemysłu. Sprzedaż w działach przemysłu odnotowujących wzrosty stanowiła w tym czasie ok. 93% ogółu produkcji sprzedanej przemysłu w kraju. Spośród kluczowych z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO sektorów przemysłu, wzrost r/r produkcji przemysłowej w ciągu 9 miesięcy 2021 r. wykazano m.in. w produkcji: pojazdów samochodowych i części (+21,2%), wyrobów z metali (+21,1%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+20,7%), mebli (+18,9%), wyrobów z drewna (+18,2%), metali (+17,9%), maszyn i urządzeń (+17,3%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+14,3%), papieru i wyrobów z papieru (+13,9%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+13,8%) oraz w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (+10,1%). Niższa niż w okresie trzech kwartałów 2020 r. była natomiast w tym czasie produkcja koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (o -3,1% r/r).²⁰

Należy zauważyć utrzymujące się nadal symptomy ożywienia aktywności w polskim przemyśle oraz relatywnie dużą odporność sektora przemysłowego na ekonomiczny wpływ pandemii COVID-19. Choć spodziewane, skokowe dynamiki produkcji przemysłowej w 2021 r., wynikały oczywiście w znacznej mierze ze statystycznego efektu niskiej bazy odniesienia w 2020 r., to i tak koniunkturę w krajowym przemyśle na koniec III kwartału 2021 r. należy ocenić pozytywnie, szczególnie w kontekście trwającego w dalszym ciągu kryzysu gospodarczego w niepewnych pandemicznie realiach funkcjonowania przedsiębiorstw. Aktualnie nie obserwuje się w przemyśle sygnałów wychładzania panującej dobrej koniunktury, a bieżące dane wskazują raczej na stabilizację poziomu aktywności w sektorze przemysłowym (po silnych wzrostach notowanych na przełomie 2020 i 2021 r.). Wyniki zarówno z drugiego, jak i z trzeciego kwartału wskazują na nieznaczne wzrosty produkcji, co jednak należy odczytywać jako pozytywny wynik w kontekście utrzymania dodatniej dynamiki wzrostu produkcji przemysłowej w warunkach już wyraźnie niższego globalnego optymizmu w sektorze przemysłowym, czy obserwowanych w globalnej gospodarce problemów natury podażowej (np. pogłębienie spadku produkcji w motoryzacji). Głównym determinantem wzrostu produkcji przemysłowej r/r jest obecnie segment przetwórstwa przemysłowego, w którym dobre wyniki notują m.in. działy związane z budownictwem (produkcja metali i wyrobów z metali, produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych) oraz działy słabiej zintegrowane w ramach globalnych łańcuchów dostaw i mniej podatne na wahania cen, czy dostępności surowców (produkcja żywności, produkcja odzieży i obuwia). Słabiej radzą sobie natomiast gałęzie eksportowe, w tym zwłaszcza produkcja wyrobów *automotive*.

¹⁶ Czeski Bank Narodowy

¹⁷ Główny Urząd Statystyczny,

¹⁸ Główny Urząd Statystyczny

¹⁹ Główny Urząd Statystyczny

²⁰ Główny Urząd Statystyczny

Wartości przyjmowane przez wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI (*Purchasing Managers' Index*) wskazują na znaczne polepszenie koniunktury w sektorze przemysłowym w Polsce w trakcie trzech kwartałów 2021 r. w stosunku do odpowiedniego ubiegłego roku. Po 9 miesiącach 2020 r. wskaźnik PMI obniżył się do średniego poziomu 45,8 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 55,2 pkt. W samym trzecim kwartale 2021 r. wskaźnik PMI ukształtował się na poziomie 55,7 pkt., co jest drugim najlepszym wynikiem w trakcie trwania pandemii (najlepszy wynik wskaźnik osiągnął w II kwartale 2021 r. - wartość na poziomie 56,8 pkt. We wrześniu 2021 r. wskaźnik PMI dla sektora przemysłowego w Polsce obniżył się do poziomu 53,4 pkt. z 56,0 pkt. w sierpniu 2021 r. Był to trzeci z rzędu miesięczny spadek krajowego indeksu PMI, który w rezultacie osiągnął najniższy poziom od lutego 2021 r.²¹

Bieżące wartości indeksu PMI sygnalizują utrzymującą się dobrą koniunkturę w polskim sektorze przetwórstwa przemysłowego, jednakże pogarszanie wartości wskaźnika w czasie wskazuje na możliwe spowolnienie gospodarcze, wynikające m.in. z trudnej sytuacji na rynku surowców. Do spadku wskaźnika PMI w drugiej połowie 2021 r. przyczyniły się przede wszystkim komponenty związane z słabszym wzrostem produkcji i nowych zamówień. Zgodnie ze wskazaniami ankietowanych firm, główną przyczyną wolniejszego niż w poprzednich miesiącach wzrostu wolumenu produkcji były problemy podażowe, związane z dostępnością surowców, materiałów i komponentów używanych w procesach produkcyjnych, niedoborami siły roboczej oraz utrzymującymi się zaburzeniami w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw. Jednocześnie negatywny wpływ na wolumen nowych zamówień (zarówno krajowych, jak i eksportowych) miało silne przyspieszenie dynamiki wzrostu cen.

Wskaźnik koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego publikowany przez GUS po trzech kwartałach 2021 r. wyniósł średnio -4,0 pkt wobec -13,2 pkt w analogicznym okresie 2020 r. (wartość poniżej progu 0,0 pkt oznacza, że więcej firm oczekuje pogorszenia koniunktury w sektorze niż jej poprawy). W trzecim kwartale 2021 r. wskaźnik koniunktury GUS dla sektora przetwórstwa przemysłowego w Polsce, wynosił średnio -2,0 pkt. Aktualny klimat koniunktury w przetwórstwie przemysłowym oceniany jest więc nadal negatywnie, jednak znacznie mniej pesymistycznie niż jeszcze np. w I kwartale 2021 r. (-8,3 pkt).²²

Sytuacja w krajowym przemyśle w trakcie trzech kwartałów 2021 r. nadal kształtowała się pod wpływem skutków pandemii COVID-19 (szczególnie w I kwartale roku) 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 znacznie niższy niż w 2020 r. Przemysł wyraźnie nadrabiał straty. Dalszy przebieg pandemii COVID-19 w Polsce i gospodarce światowej pozostanie jednak kluczowym determinantem dynamiki polskiego przemysłu, a poziom produkcji oraz jego tempo będą zależęły od dalszego przebiegu i rozwoju sytuacji epidemicznej w kraju i za granicą, ewentualnych kolejnych fal pandemii oraz stopnia szczepień społeczeństwa. Biorąc jednak pod uwagę dotychczasową odporność sektora przemysłowego w Polsce na skutki związane z COVID-19 można oczekiwać stabilizacji poziomu aktywności w sektorze przemysłowym (po silnych wzrostach na przełomie 2020 i 2021 r.). Uwzględniając stabilizację bieżącej koniunktury oraz przyjmując założenie o braku ponownego silnego spowolnienia krajowej i globalnej aktywności ekonomicznej w wyniku nawrotu pandemii COVID-19, do końca 2021 r. dynamika produkcji przemysłowej w Polsce powinna oscylować w okolicach 5% r/r, kształtując się głównie pod wpływem zmian czynników kalendarzowych.

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



Przemysł górniczy

- w trakcie trzech kwartałów 2021 r. na rynku zanotowano wzrost wydobycia węgla kamiennego r/r do poziomu 40,9 mln ton, tj. o 0,7 mln ton (+1,8% r/r). Jeszcze po I kwartale br. utrzymywała się ujemna dynamika (zmniejszenie produkcji węgla o 1,0 mln ton, tj. o -6,3% r/r). Najlepszym miesiącem pod względem produkcji węgla w trakcie 9 miesięcy 2021 r. był marzec, kiedy to kopalnie wydobły 5,2 mln ton tego surowca. Skala wydobycia węgla kamiennego w pozostałych miesiącach 2021 r. była zrównoważona i oscylowała w granicach 4,3-4,6 mln ton.²³
- jednocześnie w analizowanym okresie zanotowano znaczny wzrost sprzedaży węgla kamiennego o 5,5 mln ton r/r (+14,9% r/r) do poziomu 42,8 mln ton. Sprzedaż węgla kamiennego ogółem w ciągu 9 miesięcy br. okazała się większa od jego wydobycia o 1,9 mln ton, co przełożyło się na zmniejszenie zapasów. Od stycznia do września 2021 r. sprzedaż węgla kamiennego pozostawała cały czas w trendzie wzrostowym w stosunku do wyników z analogicznych miesięcy roku 2020.²⁴
- 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 trzech kwartałach 2021 r. stan zapasów jest

²¹ Markit IHS

²² Główny Urząd Statystyczny

²³ Agencja Rozwoju Przemysłu

²⁴ Agencja Rozwoju Przemysłu

zauważalnie niższy – zalega tam już jedynie 3,7 mln ton węgla (wobec 7,8 mln ton zalegających na zwałach w analogicznym okresie 2020 r. oraz 5,3 mln ton zalegających jeszcze po I półroczu br.). Oznacza to zmniejszenie aż o 4,1 mln ton, tj. o -52,1% r/r).²⁵ Ilość węgla na zwałach w 2021 r. malała z każdym kolejnym miesiącem 2021 r. (z poziomu 6,2 mln ton w styczniu br.) dzięki temu, że sprzedaż węgla utrzymywała się na poziomie wyższym w stosunku do wielkości wydobycia.

- wzrost importu węgla kamiennego w trakcie 8 miesięcy 2021 r. do poziomu 8,4 mln ton (+9,6% r/r). Głównym kierunkiem importu surowca w tym okresie była Rosja (wzrost o +4,6% r/r do poziomu 5,5 mln ton. import z Rosji odpowiadał w tym czasie za 65,9% całkowitego wolumenu) oraz Australia (wzrost o 141,9% r/r do poziomu 1,6 mln ton; import z Australii odpowiadał za 18,7% całkowitego wolumenu sprowadzonego do Polski).²⁶
- silny trend wzrostowy cen i znaczne globalne ożywienie na całym obszarze międzynarodowego rynku węgla kamiennego (po półtorarocznej stagnacji wywołanej pandemią COVID-19). Napięta sytuacja na międzynarodowym rynku węgla i brak równowagi popytowo-podażowej przekłada się na dalszy wzrost cen. Znacznie ograniczona podaż surowca zarówno w obszarze Europy jak i Azji, nie nadąża za mocno rosnącym popytem (z uwagi na wzrost gospodarczy i post-pandemiczne odbicie oraz czynniki o charakterze typowo sezonowym). Ważnymi czynnikami wzrostu popytu na węgiel w obszarze rynku europejskiego jest również wyraźne wzmocnienie na rynku towarów masowych, wzrost cen gazu (niekonkurencyjnie wysokie ceny gazu w związku z deficytem magazynowym oraz słabym importem tego surowca spowodowały pogorszenie opłacalności wytwarzania energii z gazu w stosunku do węgla) oraz spadający poziom zapasów w centrum przeładunkowym ARA (spowodowany wzrostem konsumpcji węgla). Rynek ARA jest obecnie jednym z rynków węgla morskiego na świecie o najwyższych notowaniach.²⁷ W trakcie trzech kwartałów 2021 r. średnie ceny węgla w europejskich portach ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia) wyniosły 101,5 USD/t (wobec 53,5 USD/t w analogicznym okresie 2020 r.) i były tym samym o 89,9% wyższe r/r.
- w trzecim kwartale 2021 r. średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 246,62 PLN/t (-0,1% r/r w stosunku do wyniku z trzeciego kwartału 2020 r. oraz -6,0% kw/kw w porównaniu do II kwartału 2021 r.). Indeks PSCMI 2 dla ciepłownictwa w trzecim kwartale 2021 r. wypracował poziom 299,05 PLN/t (+1,3% r/r oraz -5,5% kw/kw).²⁸
- wzrost konsumpcji energii elektrycznej w Polsce w czasie trzech kwartałów 2021 r. o +6,4% r/r do poziomu 128,6 TWh. Po spadku zapotrzebowania na energię elektryczną w Polsce w 2020 r. na poziomie -2,3% r/r (związanym 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 r/r.²⁹
- silny wzrost produkcji energii elektrycznej ogółem w trakcie trzech kwartałów 2021 r. o +14,2% r/r do poziomu 126,3 TWh. W tym dla elektrowni zawodowych na węglu kamiennym zanotowano wzrost na poziomie +32,1% r/r oraz na węglu brunatnym wzrost na poziomie +16,5% r/r. Jednocześnie zmniejszyła się produkcja z elektrowni gazowych o -3,6% r/r (z uwagi na silnie rosnące ceny gazu) oraz wiatrowych o -8,1% r/r.³⁰
- korzystne dla węgla kamiennego zmiany w krajowym miksie energetycznym - dalszy wzrost udziału węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii w trakcie trzech kwartałów 2021 r. do 53,8% (+7,3 p.p. r/r, kiedy to udział węgla kamiennego w produkcji energii wynosił 46,5%).³¹
- nadal przewaga importu nad eksportem w transgranicznym handlu prądem - 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 trakcie trzech kwartałów 2021 r. zanotowano znaczne zmniejszenie importu prądu (ujemne saldo wymiany zagranicznej wyniosło 2,2 TWh, tj. -78,1% r/r - wobec 10,3 TWh rok wcześniej). We wrześniu 2021 r. Polska wyeksportowała ponad 0,8 TWh energii elektrycznej więcej niż wyniósł import (we wrześniu 2020 r. to przewaga importu wynosiła ponad 1,0 TWh) i był to drugi z rzędu miesiąc, kiedy Polska była eksporterem netto energii elektrycznej, a nie importerem.³²
- zmiany cen prądu, które są konsekwencją rosnących kosztów wytwarzania energii oraz wdrażania polityki klimatycznej Unii Europejskiej. W polską energetykę w 2021 r. uderzają głównie gwałtownie drożące, rekordowe ceny praw do emisji CO₂ (ceny przekroczyły już poziom 60 euro za tonę, od początku 2021 r. wzrosły o ponad 80%,

²⁵ Agencja Rozwoju Przemysłu

²⁶ Eurostat

²⁷ Agencja Rozwoju Przemysłu

²⁸ Agencja Rozwoju Przemysłu

²⁹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

³⁰ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

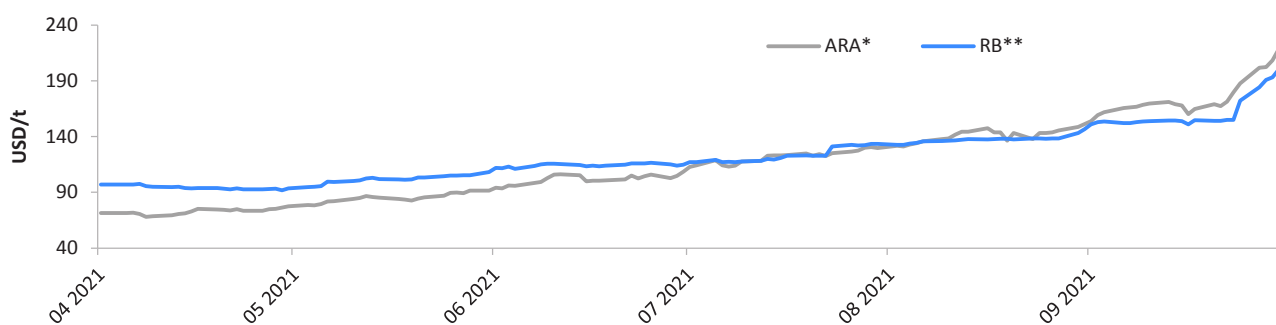
³¹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

³² Polskie Sieci Elektroenergetyczne

a na przestrzeni ostatnich 4 lat wzrost ten był 12-krotny).³³ Głównymi czynnikami wpływającymi na wzrost cen prądu w 2021 r. były: zakup uprawnień do emisji CO₂ (który stanowi obecnie już nawet 50% kosztów energii), mniejsza produkcja energii z odnawialnych źródeł oraz wyraźnie zwiększone zapotrzebowanie na energię w związku z ożywieniem gospodarczym po poluzowaniu ograniczeń związanych z trwającą pandemią COVID-19. Wraz z kolejnym zaostrzeniem celów klimatycznych UE (m.in. redukcji emisji CO₂ z 40% do 55% w 2030 r., czy wzrostu celu OZE w UE na 2030 rok do 40% - zawartych w pakiecie „Fit for 55” Komisji Europejskiej) należy spodziewać się dalszego wzrostu cen uprawnień i przyspieszenia dekarbonizacji energetyki.

- wg Global Carbon Project w 2021 r. emisja CO₂ na świecie wyniesie 36,4 Gt, tj. będzie o 4,9% większa niż w 2020 r., kiedy to wyraźnie spadła z powodu ograniczenia działalności gospodarczej w trakcie pandemii COVID-19. Wróci więc do poziomu notowanego w roku 2019. Obecnie emisja CO₂ w Chinach (odpowiedzialnych za niemal jedną trzecią emisji CO₂ powstałego w wyniku spalania paliw kopalnych na świecie) jest o 5,5% wyższa niż przed pandemią (z uwagi na ewidentne nadganie strat w gospodarce spowodowanych zastojem w czasie pandemii).³⁴

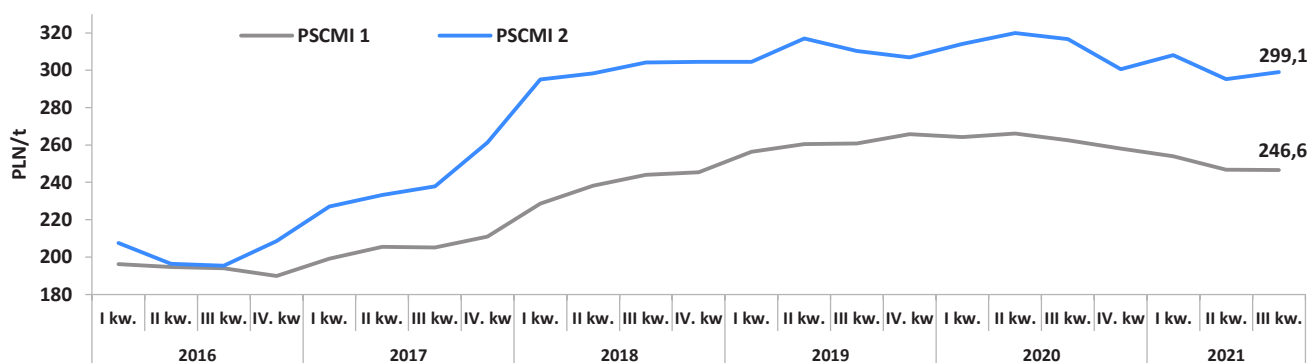
Rysunek 5 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu

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

³³ Polski Komitet Energii Elektrycznej

³⁴ Global Carbon Project



Przemysł budowlany

- w trakcie trzech kwartałów 2021 r. produkcja budowlano-montażowa zrealizowana na terenie kraju była o +1,4% wyższa r/r (wobec spadku o -1,6% w analogicznym okresie roku ubiegłego oraz o -2,8 po I półroczu 2021 r.).³⁵ Wrzesień 2021 r. był piątym kolejnym miesiącem, w którym sprzedaż robót budowlanych była większa niż rok wcześniej.³⁶
- w tym czasie produkcja budowlano-montażowa w przedsiębiorstwach wznoszących obiekty inżynierii lądowej i wodnej pozostała na niezmiennym poziomie r/r, jednocześnie nastąpił spadek produkcji w przedsiębiorstwach zajmujących się budową budynków (o -4,0% r/r), przy wzroście zanotowanym w przedsiębiorstwach wykonujących roboty budowlane specjalistyczne (o +10,6% r/r). W ramach działu robót związanych z budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej zanotowano wzrost produkcji budowlano-montażowej w stosunku do wyniku z trzech kwartałów ub. roku zanotowano dla podmiotów specjalizujących się głównie w budowie rurociągów, linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych (o +11,8% r/r). Spadek zanotowano natomiast dla podmiotów zajmujących się budową pozostałych obiektów inżynierii lądowej i wodnej (o -6,2% r/r) oraz w przedsiębiorstwach specjalizujących się w budowie dróg kołowych i szynowych (o -3,0% r/r).³⁷
- produkcja cementu w Polsce w ciągu 9 miesięcy 2021 r. wyniosła 14,4 mln ton, tzn. zwiększyła się o +1,6% r/r. Produkcja klinkieru cementowego zmniejszyła się w tym czasie o -3,7% r/r (do poziomu 10,2 mln ton).³⁸ Na wyniki branży cementowej przełożyło się osłabienie koniunktury w inwestycjach budowlanych oraz panujące wysokie ceny prądu elektrycznego i praw do emisji CO₂. Negatywnie na ten rynek wpływa również sytuacja wciąż rosnącego importu spoza granic Unii Europejskiej (import cementu w latach 2016-2020 do państw EU z krajów pozaunijnych wzrósł o 160%, w tym import cementu do Polski z państw spoza UE w tym czasie urósł aż o 332% do poziomu 522,8 tys. ton w 2020 r.) oraz spowolnienia inwestycyjne w samorządach (obciążonych kosztami walki z pandemią). Cement sprowadzany do Polski spoza UE pochodzi przede wszystkim z Białorusi - 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). Bieżące dane pokazują dalsze umocnienie tej tendencji, głównie z uwagi na koszty emisji CO₂ (które ponoszą producenci w krajach UE, a których nie ma obecnie w innych państwach).³⁹ W trakcie 7 miesięcy 2021 r. import białoruskiego cementu osiągnął już poziom 290 tysięcy ton, a w całym 2021 r. przekroczy prawdopodobnie 0,5 mln ton. 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 drugiej połowie roku dynamika rynkowa powinna być wzrostowa, lecz trudno będzie w kolejnych kwartałach nadrobić zaległości. Odbicie rynku przewidywane jest natomiast w roku 2022 (poziom 19,3 mln ton produkcji).⁴⁰ Prognozy długoterminowe dla segmentu cementowego są jednak pozytywne - Stowarzyszenie Producentów 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 (w tym wprowadzenie przez Komisję Europejską pakietu Fit for 55 i podatku granicznego od emisji CO₂ - CBAM, który ma ochronić unijny przemysł).⁴¹
- obecnie trwa intensywny rozwój sieci dróg krajowych. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosiła, iż w trakcie realizacji jest 112 zadań z rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych (PBDK) o łącznej długości 1 494,9 km oraz 13 zadań obwodnic z rządowego Programu budowy 100 obwodnic (PB100) o łącznej długości 106,9 km. Na etapie przetargu znajduje się 21 zadań (z PBDK) o łącznej długości 272 km oraz 1 zadanie (z PB100) o łącznej długości 3 km. W fazie przygotowania pozostaje 86 zadań (z PBDK) o łącznej długości 1 852 km oraz 86 obwodnic (z PB100) o łącznej długości 745 km.⁴²
- obecnie trwa realizacja Rządowego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020 - 2030 (w ramach programu w Polsce powstanie 100 zadań o łącznej długości ok. 820 km, na ten cel Rząd przeznaczy 28 mld zł ze środków Krajowego Funduszu Drogowego).⁴³
- Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku (z perspektywą do 2033 r.) zakłada wydatkowanie 258 mld zł (przy wydłużeniu okresu ok. 292 mld zł). Wydatki łączne na realizację inwestycji ujętych w nowym

³⁵ Główny Urząd Statystyczny (wstępny szacunek dla pełnej zbiorowości)

³⁶ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

³⁷ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

³⁸ Główny Urząd Statystyczny

³⁹ WNP

⁴⁰ Instytutu Prognoz i Analiz Gospodarczych

⁴¹ Stowarzyszenie producentów cementu

⁴² Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

⁴³ Serwis Rzeczypospolitej Polskiej

programie uwzględniają ok. 292 mld zł (w tym limit finansowy obejmuje nowe zadania o wartości ok. 187 mld zł oraz zadania kontynuowane o wartości ok. 105 mld zł). Jest to największy program drogowy w historii Polski.⁴⁴

- w ramach pierwszej edycji Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych (który ma na celu dofinansowanie projektów inwestycyjnych realizowanych przez gminy, powiaty i miasta co pomoże odbudować gospodarkę dotkniętą gospodarczymi skutkami pandemii i pobudzi inwestycje) do 97% polskich samorządów trafi kwota ponad 23 mld zł. Znaczna część planowanych do realizacji inwestycji w ramach tego programu dotyczy dróg lokalnych.⁴⁵
- budżet UE na lata 2021-2027 (wraz z Funduszem Odbudowy) przewiduje kwotę 770 mld zł jako łączną sumą 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 przeznaczony na inwestycje infrastrukturalne (drogowe i kolejowe). Stanowi to potencjał rozwoju rynku budowlanego w kraju i zwiększenia masy dostępnych do przewozu towarów z segmentu budowlanego;⁴⁶
- aktualny klimat w budownictwie jest pozytywny, choć wraz z odbiciem się gospodarki z pandemicznego „dołka”, dynamicznie wzrastające ceny materiałów budowlanych oraz materiałów wykorzystywanych w budownictwie w tym szczególnie stali i wyrobów stalowych (które zaczęły drożeć już na przełomie III i IV kwartału 2020 r., a obecnie notują nadal skokowe dynamiki wzrostu) i związane z tym rosnące koszty wykonawstwa powodują znaczną niepewność oraz zwiększają poziom ryzyka na rynku budowlanym. Spada rentowność szczególnie w budownictwie drogowym. Na rynku nadal odczuwalna jest ograniczona podaż przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania. Szczególnie wykonawcy dużych i długotrwałych inwestycji infrastrukturalnych mają problem z przygotowaniem ofert, czy oszacowaniem kosztów budowy w projektach. Dodatkowo w najbliższych latach z uwagi na znaczną kumulację ogromnych inwestycji budowlanych planowanych na nową perspektywę unijną (drogowych, kolejowych, infrastrukturalnych, planów sektora energetycznego i samorządów) branża spodziewa się poważnych kłopotów z ilością pracowników oraz niezbędnego sprzętu. Wg Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa (PZPB) kumulacja prac doprowadzi również do dalszego niekontrolowanego wzrostu cen materiałów i usług.⁴⁷
- systematyczna poprawa wskaźników koniunktury dla sektora budowlanego wraz z dobrymi wynikami notowanymi przez działy produkcji przemysłowej powiązane z budownictwem i spodziewanym wzrostem wydatków infrastrukturalnych sektora publicznego oraz spółek Skarbu Państwa wskazują na silny potencjał wzrostowy sektora w horyzoncie nadchodzących miesięcy. Popyt na kruszywa i inne materiały budowlane w Polsce determinują duże inwestycje infrastrukturalne prowadzone w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” 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). Efekty coraz wyższej bazy odniesienia oraz wciąż bardzo drogie surowców, materiałów oraz robót budowlanych będą jednak negatywnie wpływać na dynamikę wzrostu sektora budowlanego w perspektywie nadchodzących miesięcy, która w konsekwencji powinna oscylować w granicach +5% r/r.



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. W trakcie trzech kwartałów 2021 r. odbicie gospodarcze na całym świecie wzmogło zapotrzebowanie na stal, na rynku panował duży popyt na wyroby stalowe oraz znaczna dynamika wzrostu cen wyrobów stalowych, które pozostają na wysokim poziomie również z uwagi na fakt, że poziomy zapasów w całym łańcuchu dostaw są nadal stosunkowo niskie. Firmy z branży odreagowują kryzysową sytuację z ubiegłego roku (kiedy to huty zatrzymywały produkcję, pojawiały się problemy z logistyką, występowało zmniejszenie zamówień) notując obecnie znaczny wzrost zapotrzebowania oraz wyraźną lukę w podaży. Spowoduje to wzrost przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu).

⁴⁴ Serwis Rzeczypospolitej Polskiej

⁴⁵ Portal Samorządowy

⁴⁶ Wirtualny Nowy Przemysł

⁴⁷ Wirtualny Nowy Przemysł

- światowa produkcja stali surowej w trakcie trzech kwartałów 2021 r. wyniosła 1 461,2 mln ton (+7,8% r/r).⁴⁸ Produkcja stali w Unii Europejskiej w tym czasie wzrosła do poziomu 114,8 mln ton (+19,8% r/r), podczas gdy produkcja stali w Azji wyniosła 1066,0 mln ton (+5,5% r/r). Na rynku wyraźnie widać rosnącą przewagę Chin w produkcji stali, które w analizowanym okresie samodzielnie wyprodukowały 805,9 mln ton tego surowca (+2,0% r/r).
- wzrost produkcji stali surowej w Polsce w trakcie trzech kwartałów 2021 r. o 5,0% r/r do poziomu 6,3 mln ton (wobec spadku utrzymującego się jeszcze po I kwartale 2021 r. o -5,0% r/r oraz wzrostu po I półroczu br. o +2,7% r/r) oraz wzrosty produkcji m.in. wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco o +6,7% r/r do 6,9 mln ton, prętów i płaskowników o +8,5% r/r do 2,8 mln ton, blach cienkich o +8,7% r/r do 0,9 mln ton, sztab i prętów walcowanych na gorąco o +10,5% r/r do 1,0 mln ton oraz rur stalowych o +16,9% r/r do 0,7 mln ton. Jednocześnie zanotowano zmniejszenie produkcji blach walcowanych na zimno o -1,3% r/r do 1,5 mln ton.⁴⁹
- wzrost produkcji koksu w Polsce w trakcie trzech kwartałów 2021 r. o +24,6% r/r do poziomu 6,9 mln ton.⁵⁰
- polska gospodarka zużywa więcej stali niż przed pandemią, a popyt na stal jest dwukrotnie większy niż bieżąca produkcja. Odbudowa gospodarki po pandemii widoczna jest we wzroście popytu na stal w budownictwie oraz w branżach przemysłowych, w których stal jest wykorzystywana (np. motoryzacja, produkcja sprzętu AGD). W trakcie I półroczu 2021 r. polska gospodarka zużyła rekordowe 7,7 mln ton stali (+23% r/r), w tym samym czasie krajowa produkcja stali nie nadążyła za gospodarką (produkcja wzrosła jedynie o +7% r/r.), co spowodowało znaczny wzrost importu stali do Polski (na 7,7 mln ton zużytej stali aż 6,7 mln ton pochodziło w tym czasie z importu).⁵¹ Dane pokazują iż polskie huty przy wykorzystaniu maksimum swoich mocy produkcyjnych nie są w stanie uzyskać poziom zaspokojenia krajowych potrzeb. Obecnie jedynie 20% wykorzystywanej w Polsce stali pochodzi z własnej produkcji, a 80% z importu - w tym import spoza Unii Europejskiej wzrósł w I półroczu 2021 r. o +42% r/r (niektóre kraje w tym zakresie przekroczyły już wyniki całego ubiegłego roku). Krajowa produkcja wyrobów gotowych osiągnęła w tym czasie poziom 3,9 mln ton (jest więc o połowę mniejsza od zużycia, ale znacznie wyższa niż różnica między zużyciem a importem).⁵²
- wzrost zapotrzebowania na stal, niedobory i ograniczenia dostaw, a przede wszystkim coraz większa różnica między popytem a podażą spowodowała radykalny, skokowy wzrost cen wyrobów stalowych. Ceny wyrobów hutniczych znacząco wzrosły (np. w porównaniu do cen z 1 tygodnia 2020 r. notuje się obecnie 200% wzrost ceny prętów, ponad 250% wzrost ceny blachy gorącowalcowanej i kształtowników, ok. 350% wzrost ceny blachy zimnowalcowanej, czy 106% wzrost ceny rudy żelaza - będącej głównym składnikiem kosztowym produkcji stali), to samo dotyczy cen węgla koksowego, czy złomu. Tak wysokie ceny stali i dynamika ich wzrostu napędzana jest głównie dzięki rosnącemu popytowi na stal w dużych gospodarkach – w tym szczególnie w Chinach (które obecnie zgłaszają 75% globalnego popytu).⁵³ Na krajowym rynku wzrosty cen są przede wszystkim wynikiem niedoboru podaży. Obecnie widać już symptomy normalizacji tej sytuacji, a w perspektywie długookresowej na ceny stali będzie wpływać jednak głównie polityka klimatyczna Unii Europejskiej (w tym planowane wprowadzenie podatku granicznego węglowego CBAM oraz przejście hutnictwa na produkcję zielonej stali tzn. z wykorzystaniem wodoru zamiast koksu, w celu wyeliminowania emisji CO₂).⁵⁴
- dobra koniunktura na rynku hutniczym poparta utrzymującymi się wysokimi cenami wyrobów stalowych wzmacnia popyt na węgiel koksowy (niezbędny do produkcji stali, a znajdujący się na liście surowców strategicznych\krytycznych UE) produkowany m.in. przez Jastrzębską Spółkę Węglową (największego w Europie dostawcę tego surowca). Obecnie produkcja węgla koksowego w Unii Europejskiej zaspokaja ok. 25% unijnego popytu, a pozostała część pochodzi z importu. W kolejnych latach światowy popyt na surowce krytyczne będzie nadal rosł. Według zapowiedzi JSW planuje w ciągu dekady stać się niemal wyłącznym producentem węgla koksowego.
- najnowsza prognoza World Steel Association na lata 2021 i 2022 zakłada, że popyt na stal w 2021 r. wyniesie 1 855,4 mln ton (tzn. wzrośnie o +4,5% r/r), po wzroście o +0,1% r/r w 2020 r. W 2022 roku popyt na stal odnotuje dalszy wzrost i wyniesie 1 896,4 mln ton (tzn. wzrośnie o +2,2% r/r).⁵⁵
- nadal istotnym czynnikiem wpływającym 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. Ograniczenia te ewidentnie zmniejszają konkurencyjność europejskich producentów stali,

⁴⁸ World Steel Association

⁴⁹ Główny Urząd Statystyczny

⁵⁰ Główny Urząd Statystyczny

⁵¹ WNP

⁵² WNP

⁵³ WNP, Obserwator Gospodarczy, Polski Instytut Ekonomiczny

⁵⁴ WNP

⁵⁵ World Steel Association

co bezpośrednio przekłada się na niedobory i utrwała utrzymującą się presję na wzrost cen, wywierając zły wpływ na przedsiębiorstwa produkcyjne. Dodatkowo regulacje wdrożone do tej pory przez Komisję Europejską mające wspomagać rozwój i chronić europejskich producentów nie sprawdziły się w realiach kryzysu związanego z pandemią, gdzie wiele ważnych łańcuchów dostaw zostało przerwanych, koszty transportu morskiego wzrosły – co doprowadziło do cięć mocy produkcyjnych u europejskich producentów stali, tym samym obecnie wiele państw UE jest zmuszone do kosztownego importu tego surowca. Kluczowe dla przyszłości przemysłu hutniczego będzie wprowadzenie podatku węglowego na terenie Unii Europejskiej, co będzie stanowiło punkt zwrotny dla całego europejskiego przemysłu stalowego.

- pozytywne wyniki przemysłu hutniczego w trakcie trzech kwartałów 2021 r., widoczna odbudowa i ogromna dynamika popytu oraz wzrost cen wyrobów hutniczych prognozują dalsze utrzymanie ożywienia na rynku stali i poprawę branży w kolejnych miesiącach 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 kolejnych miesiącach 2021 r. oraz w następnych kwartałach 2022 r. z pewnością pozytywnie wpłyną również programy pomocowe dla odbudowy gospodarki po pandemii, które dadzą impuls do wzrostu popytu na stal.

Przemysł w Czechach



W trakcie trzech kwartałów 2021 r. wolumen produkcji przemysłowej w Czechach zwiększył się o +9,7% r/r wobec spadku o -10,2% r/r w analogicznym okresie 2020 r.⁵⁶ Po tym jak w I półroczu 2021 r. czeski sektor przemysłowy odnotował wzrost produkcji o +15,2% r/r (co wynikało w dużej mierze z efektu bardzo niskiej statystycznej bazy odniesienia za 2020 r.), w III kwartale 2021 r. produkcja ponownie zmniejszyła się w ujęciu rok do roku, a jej dynamika wyniosła -0,7% r/r wobec +30,0% r/r w II kwartale 2021 r.⁵⁷ W tym okresie pogorszenie koniunktury w sektorze przemysłowym wiązało się przede wszystkim z nasileniem problemów natury podażowej, w tym obserwowanych zaburzeń w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw oraz rosnących niedoborów surowców i komponentów (m.in. w przypadku produkcji segmentu *automotive*).

Wraz ze wzrostem ogólnego poziomu produkcji, w trakcie trzech kwartałów 2021 r. dynamicznie zwiększyły się również wolumeny nowych zamówień. W tym okresie nowe zamówienia ogółem wzrosły o +18,7% r/r, w tym krajowe o +14,4% r/r, a zagraniczne o +20,7% r/r. W odróżnieniu od bieżącej produkcji, dynamika nowych zamówień (zarówno krajowych, jak i zagranicznych) pozostała dodatnia również w trzecim kwartale 2021 r., co sugeruje utrzymujący się mocny popyt na wyroby przemysłowe i zdecydowany podażowy charakter obserwowanej w trzecim kwartale 2021 r. stagnacji produkcji.⁵⁸

Głównym determinantem wzrostu produkcji przemysłowej w okresie 9 miesięcy 2021 r. była gałąź przetwórstwa przemysłowego (+10,7% r/r). W tym czasie dodatnią dynamikę r/r wykazały również pozostałe wyszczególniane przez CZSO działy przemysłu - górnictwo i wydobywanie surowców (+3,7% r/r) oraz produkcja energii i zaopatrywanie w wodę oraz gaz (+3,0% r/r). Jednocześnie w samym trzecim kwartale 2021 r. segment przetwórstwa przemysłowego odnotował ujemną dynamikę wzrostu (-1,1% r/r), co wynikało głównie z zaburzeń po stronie podaży widocznych zwłaszcza w wyraźnym spadku produkcji sektora *automotive* (-23,7% r/r).⁵⁹

W okresie 9 miesięcy 2021 r. w przypadku większości kluczowych (biorąc pod uwagę potencjalne przewozy spółek należących do Grupy PKP CARGO) sektorów przemysłu zaobserwowano wzrost produkcji r/r. W tym okresie w ujęciu rok do roku zwiększyła się m.in. produkcja metali (+15,3% r/r), wyrobów z metali (+13,3% r/r), pojazdów silnikowych (+13,1% r/r), maszyn i urządzeń (+11,6% r/r), czy też chemikaliów i wyrobów chemicznych (+10,0% r/r).⁶⁰ Jednocześnie w stosunku do analogicznego okresu 2020 r. zaobserwowano spadek wydobycia węgla kamiennego i brunatnego (-0,9% r/r), co wynikało m.in. z trwającego procesu wygaszania wydobycia w kopalniach należących do OKD.

Bieżące wartości przyjmowane przez wskaźnik PMI pozostają spójne z publikowanymi przez CZSO danymi o aktywności ekonomicznej w przemyśle, w sytuacji kiedy silny popyt na wyroby przemysłowe jest ograniczany przez problemy natury podażowej. W trzecim kwartale 2021 r. indeks PMI dla Czech wyniósł średnio 60,3 pkt. wobec 61,1 pkt. w drugim kwartale 2021 r. i 59,2 pkt. w I połowie 2021 r., kształtując się wyraźnie powyżej swojej wieloletniej średniej oraz prognozy 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym. Jednocześnie po osiągnięciu przez wskaźnik PMI w czerwcu 2021 r. poziomu 62,7 pkt. będącego historycznym maksimum, w kolejnych miesiącach można było zaobserwować jego stopniowy spadek, do poziomu 58,0 pkt. we wrześniu 2021 r. Główną przyczyną obniżenia indeksu były rosnące niedobory materiałów i komponentów zużywanych w procesie produkcyjnym, co negatywnie wpłynęło na

⁵⁶ Czeski Urząd Statystyczny

⁵⁷ Czeski Urząd Statystyczny

⁵⁸ Czeski Urząd Statystyczny

⁵⁹ Czeski Urząd Statystyczny

⁶⁰ Czeski Urząd Statystyczny

możliwości wytwórcze (zwłaszcza w segmencie *automotive*). Ponadto, bieżące problemy podażowe wpłynęły także na redukcję oczekiwań badanych firm dotyczących poziomu produkcji w okresie nadchodzących 12 miesięcy. Choć ankietowani menadżerowie w dalszym ciągu oczekują jej wzrostu, to subindeks przyszłej produkcji ukształtował się we wrześniu 2021 r. na najniższym poziomie od końca 2020 r.⁶¹

Przewozy spółek należących do Grupy PKP CARGO na rynku czeskim opierają się głównie na transporcie paliw stałych (węgla kamiennego i koksu), ropy i jej przetworów, chemikaliów i wyrobów chemicznych, metali i wyrobów metalowych oraz ładunków intermodalnych (z dużym udziałem produktów sektora *automotive*).⁶² W konsekwencji, koniunktura panująca w gospodarce ogółem oraz powiązanych gałęziach przemysłu (przemysłe wydobywczy, energetyce, hutnictwie, produkcji pojazdów silnikowych i maszyn) ma bezpośredni wpływ na wolumen zlecanej do przewozu masy towarowej, a w rezultacie na wyniki operacyjne i finansowe spółek należących do Grupy PKP CARGO świadczących usługi na terytorium Czech.

Oprócz zaakcentowanych powyżej problemów natury podażowej, w trakcie trzech kwartałów 2021 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację gospodarczą w wyszczególnionych gałęziach przemysłu były:

- wzrost wydobycia węgla kamiennego, przede wszystkim koksującego. Według danych Czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w okresie 9 miesięcy 2021 r. na terytorium Czech wydobyto łącznie 1,7 mln ton węgla (+37,1% r/r), w tym 1,0 mln ton węgla koksującego (+78,6% r/r) oraz 0,7 mln ton węgla energetycznego (+0,8% r/r).⁶³ Jednocześnie od początku 2021 r. można zaobserwować stopniowy spadek poziomu wydobycia w ujęciu kwartał do kwartału, co jest związane m.in. z zaprzestaniem pod koniec lutego 2021 r. produkcji przez należące do OKD kopalnie ČSA i Darkov, na skutek czego jedyną czynną kopalnią węgla kamiennego na terytorium Czech pozostaje ČSM. Według komunikatu prasowego OKD, w całym 2021 r. wydobycie węgla kamiennego w Czechach powinno w rezultacie wynieść około 2,0 mln ton.⁶⁴ Jednocześnie w okresie 8 miesięcy 2021 r. wolumen importu węgla kamiennego wyniósł 2,9 mln ton (+43,0% r/r), natomiast eksport 0,8 mln ton (+82,5% r/r).⁶⁵
- wzrost produkcji koksu będący odpowiedzią na zwiększone zapotrzebowanie ze strony hutnictwa. Zgodnie z danymi Czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w okresie 9 miesięcy 2021 r. wyprodukowano w Czechach łącznie 1,9 mln ton koksu (+21,6% r/r).⁶⁶
- mocna poprawa koniunktury w sektorze hutniczym. Według danych operacyjnych Liberty Ostrava (największego producenta stali w Czechach), w I połowie 2021 r. wolumen wytworzonej przez Spółkę stali wyniósł ok. 1,3 mln ton, tj. bardzo silnie wzrósł względem dotkniętego pandemią analogicznego okresu 2020 r. Według informacji prasowych Liberty Ostrava, utrzymujący się w Czechach i otoczeniu makroekonomicznym silny popyt na stal i wyroby hutnicze przekłada się w przypadku tej Spółki na systematyczną poprawę wyników finansowych i utrzymanie pełnego portfela zamówień. W ocenie Liberty Ostrava, do końca 2021 r. będzie ona wykorzystywać pełnię swoich możliwości produkcyjnych, a w rezultacie wolumen wyprodukowanej stali może w 2021 r. wynieść łącznie ok. 2,5 mln ton wobec 1,7 mln ton w 2020 r.⁶⁷
- marginalny w stosunku do wcześniejszych prognoz wzrost produkcji sektora *automotive*. W okresie 9 miesięcy 2021 r. na terytorium Czech wyprodukowano łącznie 0,9 mln szt. pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza wzrost o +3,1% r/r względem silnie dotkniętego przez pandemię 2020 r. Jednocześnie w samym trzecim kwartale 2021 r. produkcja *automotive* wyniosła zaledwie 0,2 mln szt. (-43,2% r/r). Główną przyczyną ponownego silnego spadku produkcji r/r była ograniczona dostępność komponentów zużywanych w procesach produkcyjnych (głównie czipów) i w rezultacie jej wymuszone przestoje. Zgodnie z szacunkami AutoSAP, w 2021 r. z uwagi na obserwowane zaburzenia łańcuchów dostaw nie zostanie wyprodukowane ok. 250 tys. samochodów osobowych. Jednocześnie obserwowany w otoczeniu makroekonomicznym wzrost popytu na wyroby sektora sugeruje możliwość szybkiego wzrostu produkcji po ustąpieniu obserwowanych obecnie zakłóceń podażowych.⁶⁸

⁶¹ Markit PMI

⁶² statystyka własna Grupy PKP CARGO

⁶³ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁶⁴ OKD a.s.

⁶⁵ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, dane za wrzesień 2021 r. nie były jeszcze dostępne w okresie sporządzania niniejszego raportu

⁶⁶ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁶⁷ Liberty Ostrava

⁶⁸ 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

Zgodnie z danymi UTK aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych już 112 przewoźników posiada aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 1 września 2021 r.).⁶⁹ Trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. realizują obecnie kolejowe przewozy towarowe na polskim rynku.⁷⁰

W trakcie trzech kwartałów 2021 r. towarowi operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 179,7 mln ton towarów (+10,9% r/r) i wykonali pracę przewozową równą 41,1 mld tkm (+8,4% r/r). Bardziej dynamiczny wzrost wolumenu przewozów rynku w ujęciu masy towarowej w stosunku do pracy przewozowej wynikał ze zmniejszenia średniej odległości przewozu, która w trakcie trzech kwartałów 2021 r. ukształtowała się na poziomie 229 km, wobec 234 km w trakcie analogicznego okresu 2020 r. (-2,2% r/r).⁷¹

Masa towarów przewiezionych koleją w trzecim kwartale 2021 r. wyniosła 62,9 mln ton, a więc przewozy rynku przekroczyły znacznie te z roku 2020 oraz 2019, kształtując się na poziomie z roku 2018.⁷² To ważny symptom ożywienia na rynku kolejowych przewozów towarowych i świadczy o coraz lepszej kondycji oraz rosnącym potencjale tego rynku.

Koniunkturę na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz w krajowym przemyśle w 2021 roku należy ocenić pozytywnie, szczególnie w kontekście kryzysu gospodarczego w realiach niepewności spowodowanej trwającą nadal pandemią. Należy zauważyć wyraźne symptomy ożywienia aktywności w polskim przemyśle, a sektor ten pozostaje relatywnie odporny na ekonomiczny wpływ kolejnych fal pandemii COVID-19 i pełni rolę stabilizatora polskiej gospodarki. Ostatecznie pomimo dużej niepewności rynku i dalszego ryzyka osłabienia popytu ze strony firm i konsumentów, wyniki produkcji przemysłowej w trakcie pierwszych 9 miesięcy 2021 r. okazały się o +15,5% wyższe r/r, co przełożyło się wyraźnie na poprawę sytuacji transportu kolejowego i optymistyczne perspektywy na kolejne miesiące 2021 r.⁷³

W trakcie 8 miesięcy 2021 r. zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych⁷⁴:

- węgiel kamienny (wzrost przewozów o 12,8% r/r do poziomu 57,1 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 oraz zmniejszonego stanu zapasów;
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost przewozów o 2,6% r/r do poziomu 29,6 mln ton). Utrzymująca się niepewna i zmienna koniunktura w budownictwie, która jest wyraźnie lepsza niż przed rokiem, ale wciąż jedynie umiarkowana. Spadek popytu ze strony odbiorców realizujących duże inwestycje infrastrukturalne w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” oraz „Krajowego Programu Kolejowego”(wolniejsze od oczekiwań odbicie publicznych inwestycji), utrzymujący się problem wysokich kosztów produkcji oraz braku dostępności czynników produkcji tzn. zaburzone łańcuchy dostaw - przełożyły się na jedynie niewielki wzrost transportowanych przez kolej wolumenów kruszyw r/r;
- rudy żelaza (wzrost o 16,3% r/r do poziomu 4,6 mln ton), metale i wyroby metalowe (wzrost o 16,2% r/r do 6,9 mln ton) oraz koks (wzrost o 20,0% r/r do 7,5 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 surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu) końcówka roku 2020 oraz 9 miesięcy roku 2021 przyniosło spodziewane ożywienie tego rynku i znaczne odbicie,
- produkty rafinacji ropy naftowej (wzrost o 9,3% r/r do 11,7 mln ton). Aktywizacja przewozów paliw ciekłych wynikała głównie ze wzrostu popytu, po znacznych spadkach związanych z epidemią COVID-19.

Łącznie powyższe grupy towarowe w trakcie 8 miesięcy 2021 r. stanowiły 76% całkowitych przewozów rynku.

⁶⁹ Urząd Transportu Kolejowego (stan na 1 września 2021 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK.

Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej

⁷⁰ Urząd Transportu Kolejowego

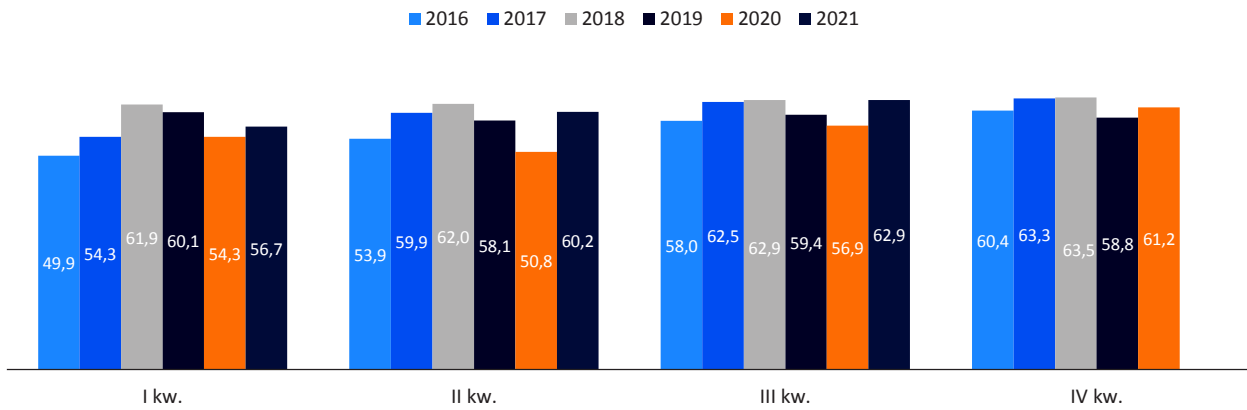
⁷¹ Urząd Transportu Kolejowego

⁷² Urząd Transportu Kolejowego

⁷³ Urząd Transportu Kolejowego

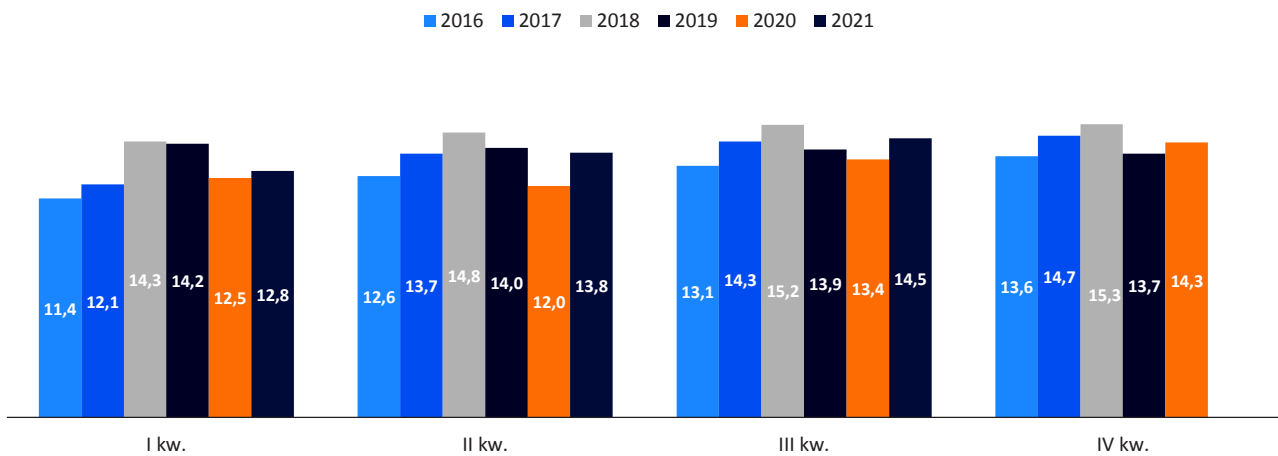
⁷⁴ Główny Urząd Statystyczny - dane za 11 miesięcy 2020 r. Dane za grudzień i cały rok 2020 r. będą dostępne pod koniec lutego 2020 r.

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 koleją towarową pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2021 (mld tkm)

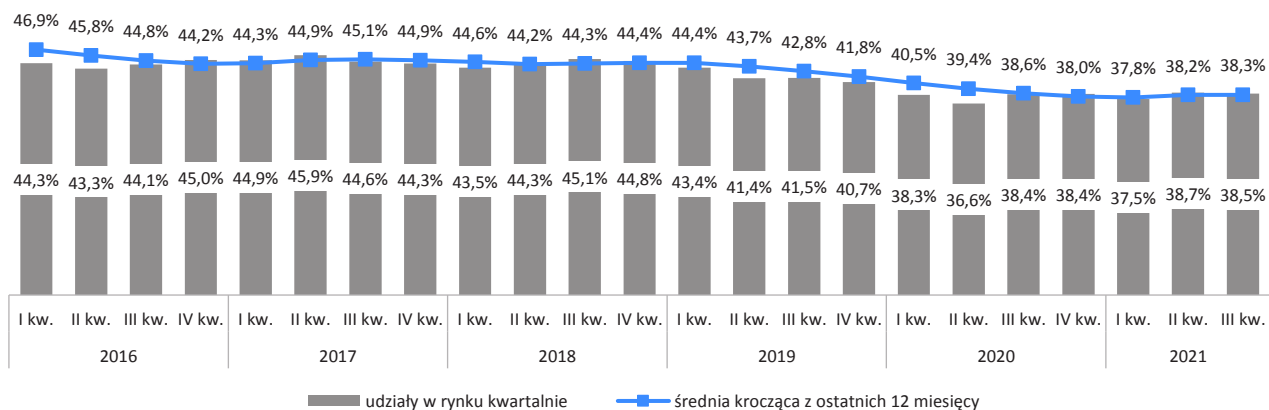


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

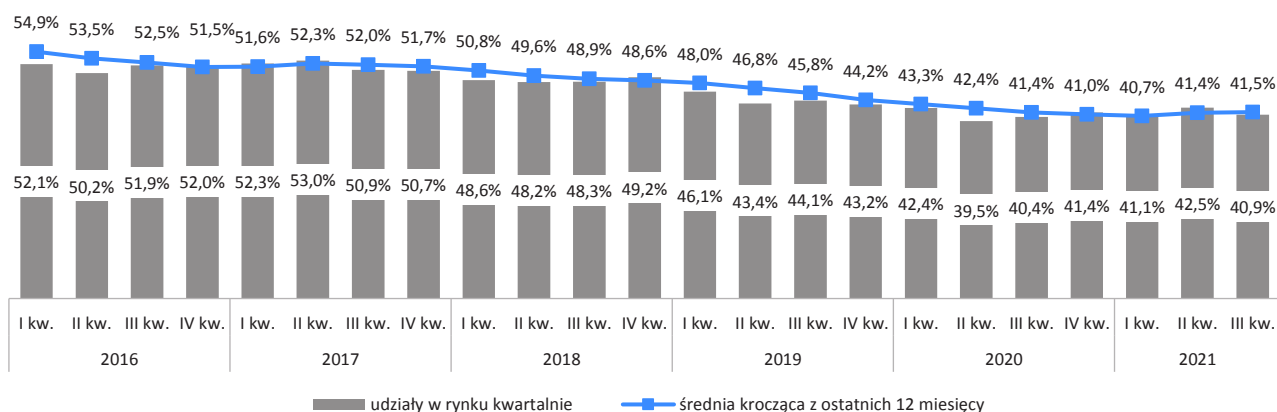
W trakcie trzech kwartałów 2021 r. rynek kolejowych przewozów towarowych zwiększył się r/r w zakresie masy towarowej, przy jednoczesnym wzroście zrealizowanej przez operatorów kolejowych pracy przewozowej w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku. W tym czasie Grupa PKP CARGO odnotowała wyższą od konkurentów dynamikę zmian, co przełożyło się na wzrost udziałów rynkowych r/r. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO w ciągu trzech kwartałów 2021 r. wyniosły 38,2% (+0,4 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 41,5% w pracy przewozowej (+0,7 p.p. r/r).⁷⁵ Grupa PKP CARGO⁷⁶ utrzymała więc pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce, poprawiając jednocześnie swoje wyniki udziałowe r/r. Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w pierwszych 9 miesiącach 2021 r. były równe odpowiednio 36,7% (+0,2 p.p. r/r) oraz 41,1% (+0,6 p.p. r/r).⁷⁷

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



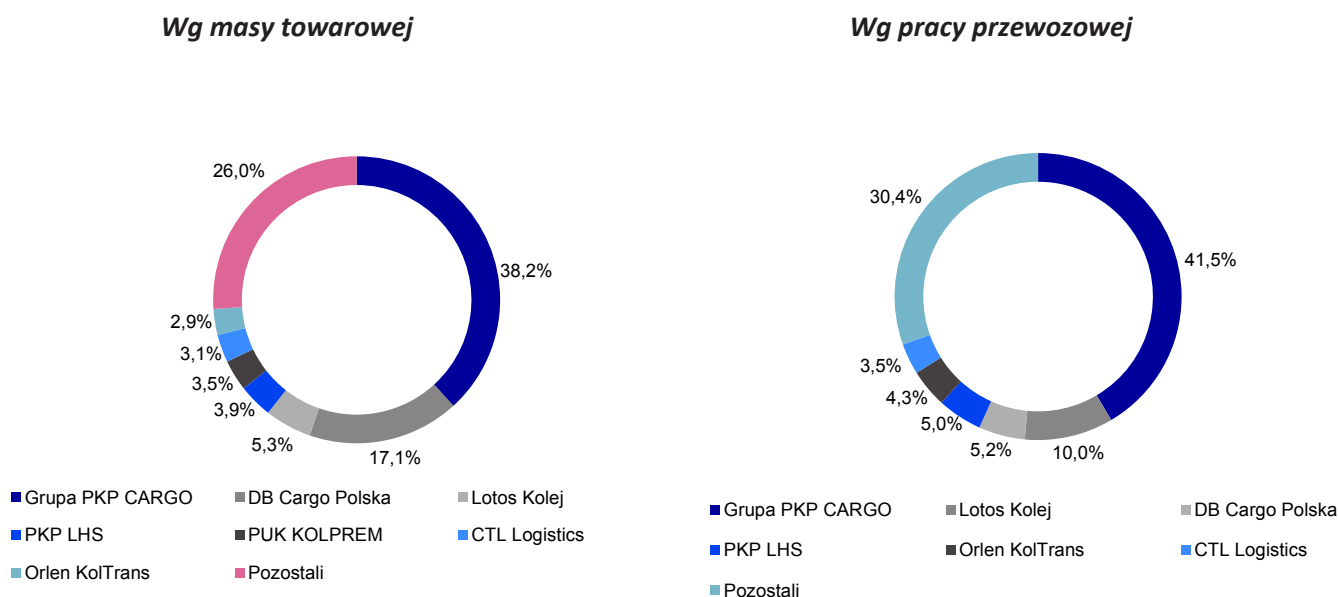
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁷⁵ Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁶ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

⁷⁷ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 11 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w trakcie trzech kwartałów 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 ciągu trzech kwartałów 2021 r. konkurencyjni wobec Grupy PKP CARGO przewoźnicy przetransportowali łącznie 111,0 mln ton ładunków (+10,1% r/r). W tym czasie największy wolumen przetransportowanej masy wykazały spółki DB Cargo Polska (30,7 mln ton, wzrost o 12,2% r/r), Lotos Kolej (9,5 mln ton, wzrost o 1,5% r/r) oraz PKP LHS (6,9 mln ton, wzrost o 16,1% r/r).⁷⁸

Równocześnie w trakcie 9 miesięcy 2021 r. wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o 7,1% r/r do poziomu 24,1 mld tkm. Konkurencyjnymi przewoźnikami o największym wolumenie zrealizowanej pracy przewozowej byli w tym czasie: Lotos Kolej (4,1 mld tkm, wzrost o 3,1% r/r), DB Cargo Polska (2,1 mld tkm, wzrost o 13,4% r/r) oraz PKP LHS (2,1 mld tkm, wzrost o 10,4% r/r).⁷⁹

W trakcie trzech kwartałów 2021 r. zanotowano skrócenie średniej odległości przewozu u konkurencyjnych operatorów kolejowych do 217 km (tj. -2,8% r/r).⁸⁰

4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W I półroczu 2021 r. w Republice Czeskiej przewieziono w sumie 294,2 mln ton towarów (+16,4% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 41,8 mld tkm (+29,0% r/r). W tym czasie zanotowano silny wzrost r/r wolumenów przewiezionych przez transport samochodowy, przy umiarkowanym wzroście wolumenu w transporcie kolejowym oraz w pozostałych gałęziach. Analogicznie sytuacja wyglądała w zakresie zrealizowanej na rynku pracy przewozowej. Jednocześnie w I półroczu 2021 r. wzrosła średnia odległość przewozu ładunków w Czechach o 10,8% r/r i wyniosła 142,2 km, w tym transport drogowy odnotował jej wydłużenie o 14,5% r/r do poziomu 135,5 km, podczas gdy dla transportu kolejowego średni dystans przewozu towarów zmniejszył się w tym czasie o -0,5% r/r do 167,9 km. Pomimo silnego wzrostu r/r, średnia odległość przewozu transportu drogowego jest w dalszym ciągu krótsza niż dla pozostałych gałęzi transportu, w tym kolei.⁸¹

⁷⁸ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁷⁹ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸⁰ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁸¹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

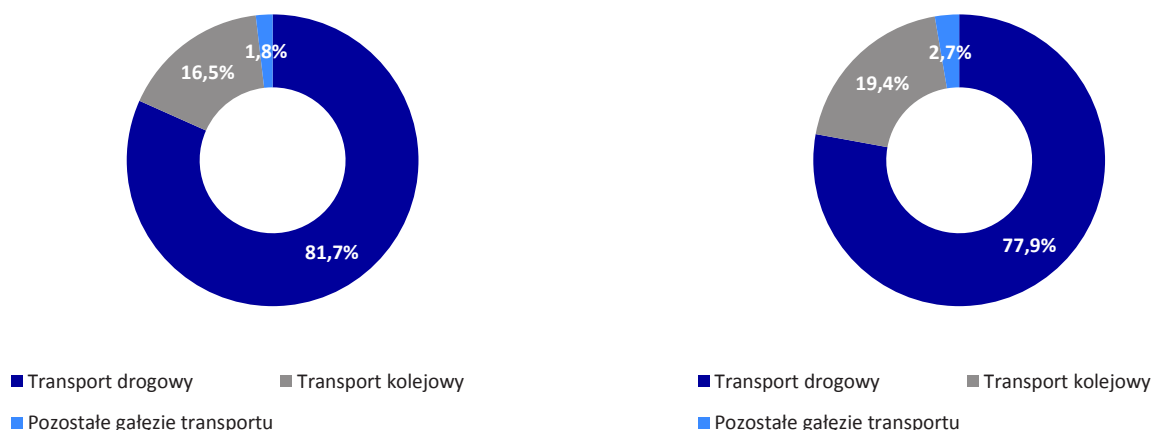
Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w I półroczu 2021 r.

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	294,2	41,4	16,4%	41,8	9,4	29,0%	142,2	13,9	10,8%
Transport drogowy	240,3	36,7	18,0%	32,6	8,5	35,2%	135,5	17,2	14,5%
Transport kolejowy	48,4	4,3	9,8%	8,1	0,7	9,3%	167,9	-0,8	-0,5%
Pozostałe gałęzie transportu	5,4	0,4	8,7%	1,1	0,2	25,5%	205,9	27,6	15,5%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Transport kolejowy w Czechach w I półroczu 2021 r. odnotował wzrost r/r wolumenu przewiezionnej masy do 48,4 mln ton (9,8% r/r), przy jednoczesnym zwiększeniu wykonanej pracy przewozowej do 8,1 mld tkm (9,3% r/r).⁸² Wobec zanotowanych w tym czasie znacznych wzrostów przewozów towarów zrealizowanych transportem samochodowym (tu wzrost o 18,0% w masie oraz o 35,2% w pracy przewozowej) wyniki te, choć pozytywne, jednak nie przełożyły się na wzrost udziałów kolei w rynku transportowym. W ujęciu masy towarowej kolej straciła -1,0 p.p. udziału w rynku r/r, przy jednoczesnym zmniejszeniu udziału w zakresie pracy przewozowej o -3,5 p.p. r/r.⁸³

Rysunek 12 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I półroczu 2021 r.: masa towarowa (L) i praca przewozowa (P)

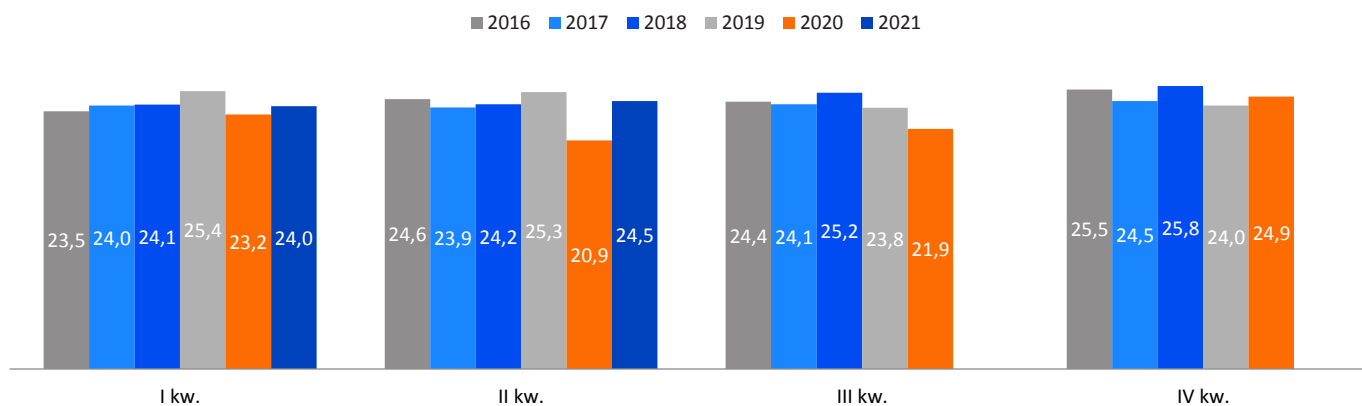


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

⁸² Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

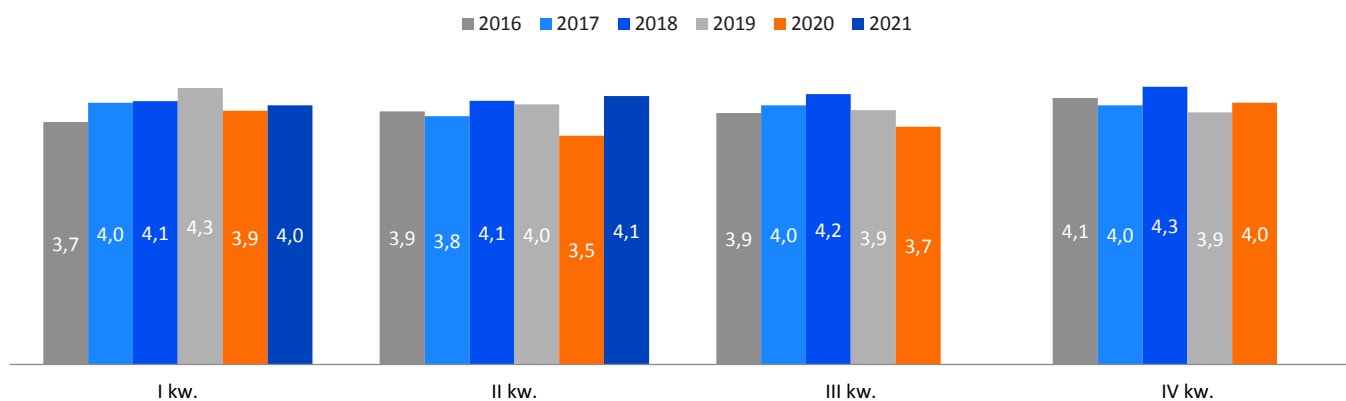
⁸³ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2021 (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 2016-2021 (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 trakcie 9 miesięcy 2021 r. na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działało 125 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.⁸⁴

W trakcie 9 miesięcy 2021 r. spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 6,1 mln ton ładunków (+1,5% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,8 mld tkm (-0,5% r/r). Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zmalała w tym okresie do 129,9 km (-2,0% r/r) głównie z uwagi na zmianę struktury przewożonych towarów. W tym czasie zanotowano zwiększenie wolumenu przewiezionych ładunków w zakresie przewozów węgla kamiennego (+7,3% r/r do poziomu 2,2 mln ton), metali i rudy (+175,5% r/r do 0,2 mln ton), produktów chemicznych (+6,5% r/r do 0,4 mln ton) oraz paliw płynnych (+3,8% r/r do 0,8 mln ton). Bardzo pozytywnym objawem jest odnotowany również wzrost realizacji przewozów intermodalnych w trakcie 9 miesięcy 2021 r. (+2,4% r/r do poziomu 1,2 mln ton), po tym jak jeszcze po I kwartale 2021 r. ten segment przewozów notował spadki r/r na poziomie -6,5% (w samym II kwartale roku dynamika wzrostu przewozów intermodalnych osiągnęła w PKP CARGO International poziom +20% r/r).⁸⁵ Zmniejszenie realizacji przewozów wystąpiło w przypadku kruszyw i materiałów budowlanych, drewna i produktów rolnych oraz pozostałych ładunków. Oprócz czynników ekonomicznych odzwierciedlających dalsze skutki pandemii, zmniejszenie przewozów dla niektórych grup

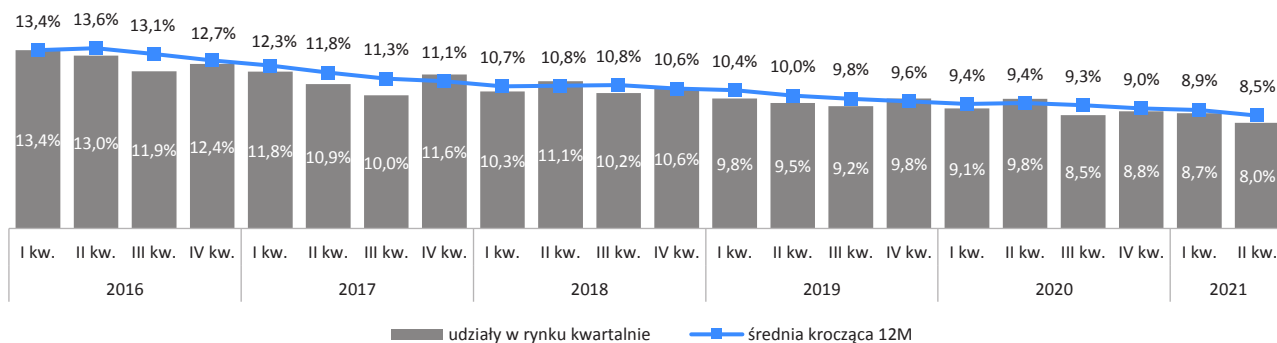
⁸⁴ SŽDC (stan na 29.09.2021 r.)

⁸⁵ statystyka własna PKP CARGO International

towarowych było jednocześnie efektem podejmowanych przez spółkę inicjatyw mających na celu zmianę struktury jakościowej przewozów (a w rezultacie podniesienia ich rentowności i efektywności).

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto, w trakcie 9 miesięcy 2021 r. pozycja konkurencyjna spółki PKP CARGO International na czeskim rynku minimalnie się pogorszyła - jej udział zmniejszył się o -1,0 p.p. r/r do poziomu 6,6%. Spółka nadal utrzymuje jednak stabilną pozycję trzeciego największego przewoźnika na czeskim rynku.⁸⁶

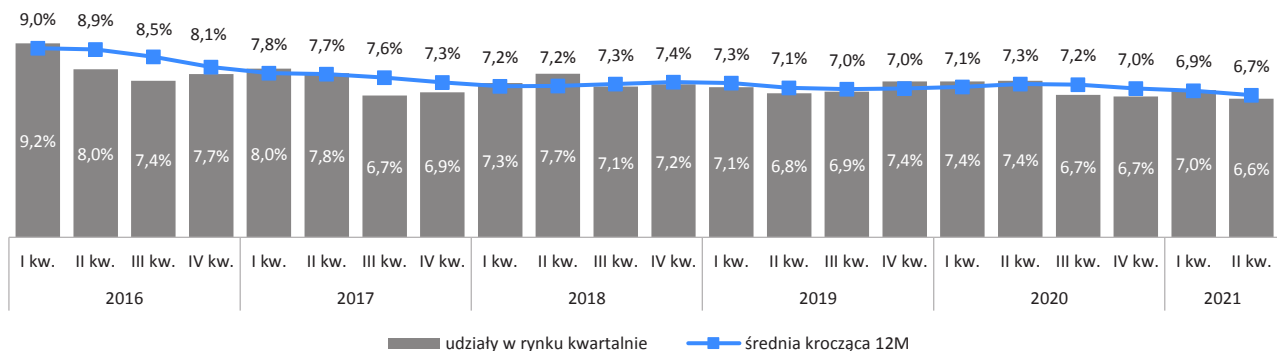
Rysunek 15 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2021*



* dane za III kw. 2021 r. dostępne będą na przełomie IV kw. 2021 r. i I kw. 2022 r.

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

Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2021*

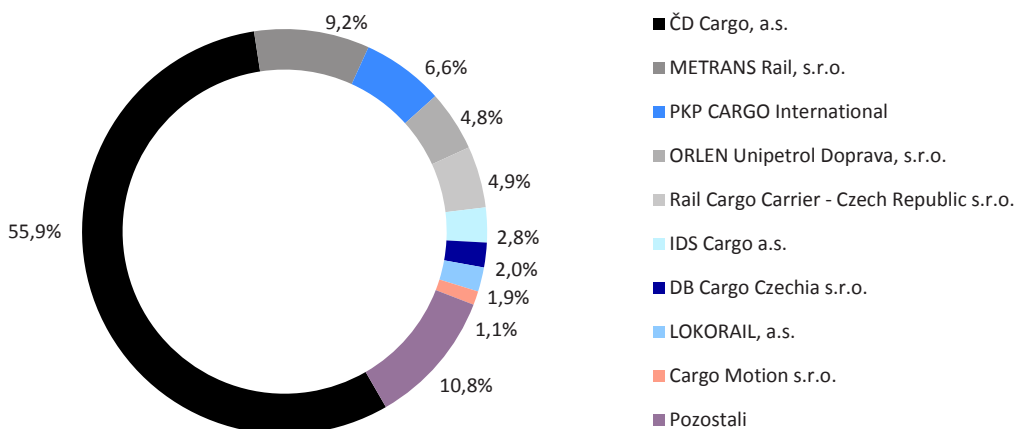


* dane za III kw. 2021 r. dostępne będą na przełomie IV kw. 2021 r. i I kw. 2022 r.

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

⁸⁶ SŽDC

Rysunek 17 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2021 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W trakcie 9 miesięcy 2021 r. spółka ČD Cargo a.s. nadal utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto, choć jej udział rynkowy pozostawał w trendzie spadkowym r/r i wyniósł 55,9% (-2,4 p.p. r/r). Niższe niż w analogicznym okresie 2020 r. były również udziały rynkowe takich spółek jak: IDS Cargo (-1,1 p.p. r/r do 2,8%) i PKP CARGO International (-1,0 p.p. r/r do 6,6%). W ciągu 9 miesięcy 2021 r. największy wzrost udziałów rynkowych r/r odnotowały: ORLEN Unipetrol Doprava (+0,7 p.p. r/r do poziomu 4,8%, operator koncentruje działalność w segmencie przewozów paliw), oraz Rail Cargo Carrier - Czech Republic (+0,6 p.p. r/r do 4,9%) i Metrans Rail (+0,3 p.p. r/r do 9,2%), 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 ciągu 9 miesięcy 2020 r. nie byli wyszczególniani tzn.: DB Cargo Czechia s.r.o. (2,0%) oraz LOKORAIL a.s. (z udziałem 1,9%). Znaczący 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 10,8%).⁸⁷

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim w trakcie 9 miesięcy 2021 r. nie wyszczególnia spółki PKP CARGO S.A. W tym czasie 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) oraz przewozy metali (w tranzytzie z Węgier i Słowacji do Polski i imporcie do Czech przez Gdynię).

Jednocześnie w ujęciu rok do roku odnotowano wzrosty eksportu: topnika wapniowego z Polski do Czech, węgla koksowego do huty w Ostrawie, drewna surowego z Polski na Słowację oraz klinkieru cementowego z polski do Czech. Zwiększyły się również przewozy tranzytowe: papieru przez Czechy ze Słowacji do Polski i z Polski do Serbii oraz na Węgry, przewozy kontenerów przez Czechy między Polską a Włochami i Rumunią, przewozy przez Polskę rudy z Ukrainy do huty w Ostrawie oraz przewozy art. chemicznych przez Czechy.⁸⁸

4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO w ciągu 9 miesięcy 2020 r. i 9 miesięcy 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, Eneą, PGE, Tauronem, Polską Grupą Górniczą oraz MM KWIDZYN (były International Paper).

⁸⁷ SŽDC

⁸⁸ statystyka własna PKP CARGO S.A.

Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2021 r. i 2020 r.

Wyszczególnienie	9	9	Zmiana		9	9	III kw.	III kw.	Zmiana	
	miesiący	miesiący	9 miesięcy 2021/	%	miesiący	miesiący	2021	2020	III kw. 2021/	%
	<i>(mln tkm)</i>				<i>udział w całości (%)</i>		<i>(mln tkm)</i>			
Paliwa stałe ¹	7 016	6 207	810	13,0%	37%	36%	2 219	2 082	138	6,6%
z czego węgiel kamienny	5 707	5 114	593	11,6%	30%	30%	1 832	1 716	116	6,8%
Kruszywa i materiały budowlane ²	3 757	3 317	440	13,3%	20%	19%	1 512	1 319	193	14,7%
Metale i rudy ³	1 679	1 401	278	19,8%	9%	8%	600	432	168	39,0%
Produkty chemiczne ⁴	1 700	1 353	347	25,6%	9%	8%	593	453	140	31,0%
Paliwa płynne ⁵	466	557	-91	-16,4%	2%	3%	159	140	20	14,0%
Drewno i płody rolne ⁶	570	728	-158	-21,7%	3%	4%	160	217	-57	-26,1%
Przewozy intermodalne	3 415	3 086	329	10,7%	18%	18%	1 177	1 160	17	1,5%
Pozostałe ⁷	385	473	-88	-18,6%	2%	3%	127	188	-61	-32,4%
Razem	18 987	17 121	1 866	10,9%	100%	100%	6 548	5 989	559	9,3%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2021 r. i 2020 r.

Wyszczególnienie	9	9	Zmiana		9	9	III kw.	III kw.	Zmiana	
	miesiący	miesiący	9 miesięcy 2021/	%	miesiący	miesiący	2021	2020	III kw. 2021/	%
	<i>(mln ton)</i>				<i>udział w całości (%)</i>		<i>(mln ton)</i>			
Paliwa stałe ¹	38,1	33,9	4,2	12,5%	51%	50%	12,9	11,9	1,0	8,5%
z czego węgiel kamienny	33,7	30,4	3,3	10,9%	45%	45%	11,6	10,8	0,8	7,3%
Kruszywa i materiały budowlane ²	14,6	13,3	1,3	9,6%	19%	20%	5,9	5,2	0,7	14,0%
Metale i rudy ³	5,6	4,5	1,1	23,5%	7%	7%	2,0	1,4	0,6	43,2%
Produkty chemiczne ⁴	4,9	4,1	0,8	19,7%	7%	6%	1,6	1,4	0,3	19,7%
Paliwa płynne ⁵	1,3	1,6	-0,3	-17,5%	2%	2%	0,5	0,4	0,1	18,3%
Drewno i płody rolne ⁶	1,7	2,0	-0,3	-14,3%	2%	3%	0,5	0,6	-0,1	-13,5%
Przewozy intermodalne	7,4	6,9	0,5	6,7%	10%	10%	2,6	2,6	0,0	-0,5%
Pozostałe ⁷	1,4	1,5	-0,1	-5,8%	2%	2%	0,5	0,5	-0,1	-17,2%
Razem	75,0	67,8	7,2	10,6%	100%	100%	26,4	23,9	2,5	10,4%

Źródło: Opracowanie własne

W ciągu 9 miesięcy 2021 r. Grupa zrealizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 253 km (bez zmian r/r).

Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2021 r. i 2020 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy	9 miesięcy	Zmiana		III kw. 2021	III kw. 2020	Zmiana	
	2021	2020	9 miesięcy 2021/	%			III kw. 2021/	%
	<i>(km)</i>				<i>(km)</i>			
Paliwa stałe ¹	184	183	1	0,4%	172	175	-3	-1,7%
z czego węgiel kamienny	169	168	1	0,6%	158	159	-1	-0,5%
Kruszywa i materiały budowlane ²	258	250	8	3,3%	257	255	1	0,6%
Metale i rudy ³	300	309	-9	-3,0%	305	314	-9	-3,0%
Produkty chemiczne ⁴	348	332	17	5,0%	360	329	31	9,5%
Paliwa płynne ⁵	346	341	5	1,3%	346	359	-13	-3,6%
Drewno i płody rolne ⁶	335	367	-32	-8,7%	316	370	-54	-14,5%
Przewozy intermodalne	462	445	17	3,8%	458	449	9	2,0%
Pozostałe ⁷	281	325	-44	-13,5%	280	343	-63	-18,3%
Razem	253	253	1	0,2%	248	250	-2	-0,9%

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 ciągu 9 miesięcy 2021 r.:



- większa r/r produkcja i sprzedaż węgla kamiennego;
- wzrost zapotrzebowania na węgiel w kraju spowodowany m.in.:
 - zwiększeniem produkcji energii elektrycznej ze względu na wzrost zapotrzebowania 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 importu węgla przez granicę wschodnią a także przez porty morskie;
- wzrost przewozów koksu w kraju i komunikacji międzynarodowej;
- spadek średniej prędkości wynikający przede wszystkim z utrzymującej się wysokiej liczby zamknięć torowych na sieci PKP PLK wpłynął negatywnie na zaspokojenie popytu na przewozy paliw stałych;
- wzrost produkcji węgla w OKD (zwiększenie przewozów węgla na terenie Czech przez PKP CARGO INTERNATIONAL oraz w imporcie do Polski przy współpracy z PKP CARGO);
- spadek średniej odległości przewozu węgla przez PKP CARGO INTERNATIONAL;
- niższe przewozy koksu na terenie Czech.



- zwiększone zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowane wzrostem przewozów na budowę A1, S7, S5, S19 i innych inwestycji drogowych;
- zwiększone zapotrzebowanie odbiorców na remont i modernizację szlaków kolejowych E59, E75 oraz stacji kolejowych (m.in. Warszawa Zachodnia);
- wzrost odległości przewozu kruszyw, m.in. na budowę S7 oraz linii kolejowej Rail Baltica;
- wzrost przewozów klinkieru i kamienia wapiennego do Czech;
- spadek przewozów PKP CARGO International na potrzeby budowy torów kolejowych w Czechach.



- wzrost przewozów rud i metali spowodowany zwiększonym zapotrzebowaniem na wyroby stalowe po spowolnieniu produkcji budowlano-montażowej w 2020 r.;
- wzrost importu stali z UE jak i spoza UE (obecna produkcja metali w Polsce nie zaspakaja zapotrzebowania);
- spadek przewozów PKP CARGO INTERNATIONAL realizowanych we współpracy z PKP CARGO ze względu na ograniczenie produkcji w czeskiej hucie i przejęcie części przewozów przez innego przewoźnika na terenie Czech;
- spadek średniej odległości przewozu związany z krótszą odległością przewozów metali.



- wzrost przewozów nawozów sztucznych, w komunikacji krajowej oraz w eksporcie przez porty morskie, związany ze zwiększonym zapotrzebowaniem na nawozy na rynku rolnym oraz przejęciem kontraktów od innych przewoźników kolejowych;
- wzrost przewozów szkliwa sodowego w eksporcie przez porty (odbudowa rynku chemicznego po ograniczeniach związanych z pandemią COVID-19);
- wzrost przewozów węglowodorów przez granicę wschodnią (wzrost zapotrzebowania na gaz ziemny u odbiorców).



- wzrost przewozów naczep w ramach połączeń operatorskich do Duisburga oraz z Litwy do Holandii;
- uruchomienie wraz z PKP CARGO CONNECT połączenia intermodalnego do Turcji;
- zmniejszenie przewozów zrębki drzewnej opałowej;
- spadek przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku ze względu na ograniczenie przepustowości szlaków kolejowych na terenie Polski i Niemiec;
- zmniejszenie liczby pociągów z i do portów ze względu na prace modernizacyjne prowadzone w Trójmieście ograniczające przepustowość szlaków kolejowych i wydłużające czas przejazdu;
- spadek przewozów samochodów z Czech do Rosji i Słowenii wykonywanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL (ograniczenia w produkcji samochodów związane z problemami w dostarczaniu części do samochodów).



- wzrost 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;
- spadek przewozów i zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta (zmiany wynikające z realizacji przewozów klienta przez przewoźnika z jego grupy kapitałowej).



- spadek przewozów drewna dla głównych odbiorców (producentów papieru) ze względu na ograniczenia w imporcie drewna z Białorusi;
- brak przewozów drewna z Czech do portów;
- spadek średniej odległości przewozu dla największych odbiorców (producentów papieru) spowodowany zwózką drewna do pielni z relacji krajowych.



- spadek przewozów części samochodowych na terenie Czech przez PKP CARGO INTERNATIONAL (ograniczenia w produkcji samochodów związane z problemami w dostarczaniu części do samochodów)
- spadek średniej odległości krajowych przewozów pozostałych towarów związany ze zmianą struktury relacji przewozowych;
- wzrost przewozów siarczku arsenu z Białorusi;
- wzrost importu gliny (zwiększone zapotrzebowanie w zakładach ceramicznych).

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 9 miesięcy 2021 r. oraz w analogicznym okresie 2020 r.

Rysunek 18 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2021 r. oraz 2020 r.



ZATRUDNIENIE
W **GRUPIE** (OSOBY)
STAN NA:

30/09/2021
20 963

30/06/2021
21 390

31/12/2020
21 766



ZATRUDNIENIE
W **SPÓŁCE** (OSOBY)
STAN NA:

30/09/2021
15 131

30/06/2021
15 473

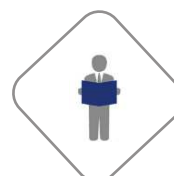
31/12/2020
15 771



ZATRUDNIENIE PRZECIĘTNE
W **GRUPIE** (ETATY)
W OKRESIE:

9 MIESIĘCY 2021
21 350

9 MIESIĘCY 2020
22 344



ZATRUDNIENIE PRZECIĘTNE
W **SPÓŁCE** (ETATY)
W OKRESIE:

9 MIESIĘCY 2021
16 473

9 MIESIĘCY 2020
16 222



STANOWISKA ROBOTNICZE
W **GRUPIE** (OSOBY)
STAN NA:

30/09/2021
16 041

30/06/2021
16 375

31/12/2020
16 687



STANOWISKA ROBOTNICZE
W **SPÓŁCE** (OSOBY)
STAN NA:

30/06/2021
11 624

30/06/2021
11 873

31/12/2020
12 127

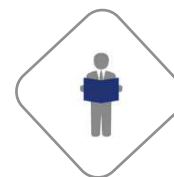


STANOWISKA NIEROBOTNICZE
W **GRUPIE** (OSOBY)
STAN NA:

30/09/2021
4 922

30/06/2021
5 015

31/12/2020
5 079



STANOWISKA NIEROBOTNICZE
W **SPÓŁCE** (OSOBY)
STAN NA:

30/09/2021
3 507

30/0/2021
3 600

31/12/2020
3 644

Od początku 2021 r. w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 803 osoby, w tym w samej spółce PKP CARGO S.A. o 640 osób.

4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2021 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 610,1 mln zł, tj. więcej o 2,2% 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 ujęto prawa do użytkowania aktywów (głównie dotyczące najmu nieruchomości).

Największa część nakładów inwestycyjnych w okresie 9 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 513,5 mln zł (tj. 84,2% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 7,6 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 27,6 mln zł, na zakupy pozostałych maszyn, urządzeń oraz pozostałego wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 19,1 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie 42,3 mln zł, w tym: w obszarze najmu nieruchomości na poziomie 25,1 mln zł, najmu wagonów i lokomotyw na poziomie 5,7 mln zł oraz na pozostałe prawa na poziomie 11,5 mln zł, głównie na zakup wyposażenia terminali kontenerowych oraz zakup kontenerów do przewozu cukru w formie leasingu.

Szczegółowe zestawienie wykonania nakładów inwestycyjnych Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego przedstawia poniższa tabela.

Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 9 miesięcy 2021 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2020 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2021	9 miesięcy 2020	Zmiana r/r	Zmiana r/r w %
Budownictwo inwestycyjne	27,6	26,3	1,3	4,9%
Zakup lokomotyw	0,0	33,0	-33,0	-100,0%
Modernizacja lokomotyw	98,1	118,0	-19,9	-16,9%
Zakup wagonów	125,4	113,4	12,0	10,6%
Modernizacja wagonów	0,0	3,7	-3,7	-100,0%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	18,8	8,3	10,5	126,5%
Teleinformatyzacja	7,6	6,5	1,1	16,9%
Pozostałe	0,3	2,2	-1,9	-86,4%
Komponenty w remontach, w tym:	290,0	222,4	67,6	30,4%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	85,7	66,2	19,5	29,5%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	204,3	156,2	48,1	30,8%
Prawa do użytkowania aktywów*	42,3	63,2	-20,9	-33,1%
Razem	610,1	597,0	13,1	2,2%

* Nakłady na prawa do użytkowania aktywów za okres 9 miesięcy 2021 r. nie obejmują zwiększeń w wysokości 8,6 mln zł wynikających z leasingu zwrotnego urządzeń przeładunkowych i kontenerów.

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., Rada Nadzorcza 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.
- Dokonanie zmian w Statucie PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

MAJ

- W dniu 17 maja 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 24 maja 2022 r.

CZERWIEC

- Wyrażenie przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. zgody na zawarcie umów z Forespo Poland S.A. dotyczących nabycia nieruchomości i ruchomości po byłej Fabryce Wagonów Gniewczyzna S.A. oraz zaciągnięcia przez PKP CARGO S.A. zobowiązania w łącznej kwocie 7 380 000,00 EUR brutto. W dniu 16 czerwca 2021 r.

PKP CARGO S.A. oraz Forespo Poland S.A. zawarły warunkową umowę sprzedaży oraz warunkową przedwstępną umowę sprzedaży. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zaprezentowane w [Nocie 5.7 SSF](#)⁸⁹.

- W dniu 16 czerwca 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym Umowę kredytu inwestycyjnego do maksymalnej kwoty 60 mln EUR (EURIBOR lub WIBOR + marża).
- W dniu 18 czerwca 2021 r. Jednostka Dominująca zawarła Umowę o kredyt w rachunku bieżącym z Bankiem Gospodarstwa Krajowego do maksymalnej kwoty 100 mln zł (WIBOR + marża) z 12 miesięcznym okresem dostępności.
- W dniu 18 czerwca Jednostka Dominująca zawarła z PKO Leasing S.A. Ramową Umowę Leasingu do łącznej ceny netto nabywanych przedmiotów leasingu nie przekraczającej 100 mln zł. Limit dostępny jest w okresie 12 miesięcy, z możliwością przedłużenia o okres kolejnych 12 miesięcy.
- W dniu 28 czerwca 2021 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło m.in. uchwałę o: pokryciu straty wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok 2020, przyjęciu zmian do „Polityki Wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”, zmianie w § 14 ust. 6 pkt 1 Statutu PKP CARGO S.A. oraz uchwałę o zmianie w sprawie zmiany uchwały dot. wyboru firmy audytorskiej.
- W dniu 30 czerwca 2021 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. wyraziła zgodę na zawarcie z kontrahentami umów na sprzedaż 988 sztuk wagonów o łącznej wartości księgowej 14,1 mln zł.
- PKP CARGO S.A. otrzymała waiver od banku, z którym ma zawarte umowy kredytów inwestycyjnych zawierające zapisy dot. weryfikacji wskaźników na dzień 30.06.2021 r. Szczegółowe informacje w tym zakresie zawarte są w [Nocie 4.1 SSF](#).

LIPIEC

- Podpisanie umów dot. przewozów węgla kamiennego z LW Bogdanka do Grupy ENEA (3 umowy z ENEA Wytwarzanie Sp. z o.o. i 2 umowy z ENEA Elektrownia Połaniec S.A.). Łączna suma podpisanych kontraktów to ponad 150 mln zł.
- Rejestracja zmiany w Statucie Spółki.
- Uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w sprawie dokonania zmian w Akcie założycielskim polegających na rozszerzeniu działalności spółki oraz przyznaniu pracownikom spółki prawa do wyboru jednego swojego przedstawiciela (kandydata) do Rady Nadzorczej, który będzie powoływany i odwoływany przez Zgromadzenie Wspólników.
- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ Solidarność przy PKP S.A. wszczęła spór zbiorowy wobec PKP CARGO CONNECT, dotyczący wdrożenia podwyżek wynagrodzeń dla wszystkich pracowników spółki.
- W dniu 12 lipca 2021 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. Uchwałą Nr 61/VII/2021 przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A. Zmiany Statutu PKP CARGO S.A. zostały zatwierdzone przez Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy w dniu 28 czerwca 2021 roku oraz zgłoszone do Krajowego Rejestru Sądowego. Spółka otrzymała postanowienie Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie o dokonaniu wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego zmian w Statucie Spółki uchwalonych przez Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. Zgodnie z otrzymanym postanowieniem, ww. wpis został dokonany z datą 16 lipca 2021 r.

SIERPIEŃ

- Zawarcie porozumienia pomiędzy stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, dotyczące jednorazowej nagrody i zwiększenia gratyfikacji z okazji Święta Kolejarza. Spółka szacuje, że łączny koszt gratyfikacji wyniesie 23,9 mln zł i zostanie on ujęty w wynikach trzeciego (21,4 mln zł) i czwartego (2,5 mln zł) kwartału 2021 r.

WRZESIEŃ

- Zmiana nazwy spółki PRIMOL RAIL d.o.o. na PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.
- W dniu 13 września 2021 r. Wojewoda Lubelski zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę i rozbiórkę, obejmującą inwestycję pn. „Rozbudowa i budowa infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze korytarza nr 8 linii towarowych na granicy UE z Białorusią”.
- W dniu 16 września 2021 r. zakończył się spór zbiorowy wszczęty wobec PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. przez Organizację Międzyzakładową NSZZ „Solidarność” przy PKP S.A., dotyczący wdrożenia podwyżek wynagrodzeń dla wszystkich pracowników spółki.
- Podpisanie z konsorcjum Newag i Newag Lease aneksu do umowy na dostawę 31 lokomotyw. Aneks obejmuje przesunięcie dostawy 12 lokomotyw z 2021 r. na 2022 r. oraz ostatnich 12 szt. z roku 2022 na 2023. Powodem

⁸⁹ Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

zmiany harmonogramu były m.in. utrudnienia w procesie homologacyjnym lokomotyw wynikające głównie z pandemii COVID-19 oraz obostrzeń wprowadzonych w celu jej przeciwdziałania. Pozostałe warunki umowy nie zmieniły się.

PAŹDZIERNIK

- Podpisanie listu intencyjnego z Wagony Świdnica sp. z o.o. dotycząca ewentualnej współpracy w zakresie produkcji wagonów kolejowych w związku z zamiarem wybudowania przez PKP CARGO fabryki wagonów towarowych. List pozostaje w mocy do 30 czerwca lub do dnia podpisania umowy, w zależności od tego które z tych zdarzeń nastąpi wcześniej.
- Nabycie od Forespo Poland sp z o.o. prawa użytkowania wieczystego oraz prawa własności do siedmiu nieruchomości w miejscowości Gniewczyna Łańcucka, wraz z budynkami, budowlami, ruchomościami i infrastrukturą za łączną kwotę 7,38 mln euro brutto.
- W dniu 18 października Rada Nadzorcza odwołała 4 członków Zarządu PKP CARGO S.A., tj. Pana Czesława Warszewicza - Prezesa Zarządu, Pana Leszka Borowca – Członka Zarządu ds. Finansowych, Pana Piotra Wasatego – Członka Zarządu ds. Handlowych, Pana Witolda Bawora – Członka Zarządu ds. Operacyjnych, i postanowiła delegować Pana Władysława Szczepkowskiego, członka Rady Nadzorczej do wykonywania czynności Prezesa Zarządu Spółki na okres nie dłuższy niż 3 miesiące oraz powierzyć mu pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.
- W dniu 18 października 2021 r. Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę odwołującą Pana Władysława Szczepkowskiego ze składu Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VII kadencji i powołującą Pana Pawła Sosnowskiego do składu ww. Komitetu.
- W dniu 22 października 2021 r., Uchwałą Nr 81/VII/2021, Rada Nadzorcza wszczęła postępowanie kwalifikacyjne na stanowisko: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A.
- Nabycie przez PKP CARGO S.A. od spółki PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., 100% udziałów w spółce PKP Linia Chełmska Szerokotorowa sp. z o.o. z siedzibą w Chełmie.

LISTOPAD

- Zarząd PKP CARGO S.A. Uchwałami z dnia 16 listopada 2021 r. udzielił prokur łącznych: Pani Annie Wierzchowskiej, Pani Alicji Chyle oraz Panu Karolowi Sikorze.
- W dniu 18 listopada 2021 r. Walne Zgromadzenie spółki PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. wyraziło zgodę na:
 - zawarcie między PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. a ING Bank N.V. umowy kredytu terminowego w wysokości 8,5 mln EUR na okres 5 lat oraz wieloproduktowej umowy kredytu w przedmiocie udzielenia PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. linii kredytowych w łącznej wysokości 12,5 mln EUR, tj. kontokorentowej linii kredytowej w wysokości 3 mln EUR oraz ramę (limit) do wystawiania gwarancji bankowych, tj. linię gwarancyjną w wysokości 9,5 mln EUR,
 - zawarcie między PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. a Raiffeisenbank a.s. umowy ramowej dla bankowych produktów kredytowych, której przedmiotem jest udzielenie linii kredytowej do maksymalnej łącznej kwoty 60 mln CZK, z terminem ważności każdej wystawionej gwarancji bankowej do dnia 30 września 2029 r. oraz z terminem płatności gwarancji bankowych do dnia 30 września 2029 r. oraz akredytyw do dnia 31 marca 2023 r.,
 - obciążenie wierzycelności i majątku PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., obciążenie majątku AWT ROSCO a.s. oraz obciążenie majątku AWT Rekulivace a.s., poprzez ustanowienie przez te spółki stosownych zabezpieczeń wierzycelności na rzecz wskazanych banków, na podstawie ww. umów.

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 ⁹⁰		w mln EUR	
	9 miesięcy 2021	9 miesięcy 2020	9 miesięcy 2021	9 miesięcy 2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,5585	4,4420
Przychody z działalności operacyjnej	3 190,1	3 125,5	699,8	703,6
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-138,4	-145,4	-30,4	-32,7
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-180,6	-208,4	-39,6	-46,9
Zysk / strata netto	-153,5	-176,3	-33,7	-39,7
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-95,2	-260,9	-20,9	-58,7
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)	-3,43	-3,94	-0,75	-0,89
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-3,43	-3,94	-0,75	-0,89
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	313,9	381,1	68,9	85,8
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-590,7	-459,2	-129,6	-103,4
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	103,5	-93,8	22,7	-21,1
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-173,3	-171,9	-38,0	-38,7
	30/09/2021	31/12/2020	30/09/2021	31/12/2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,6329	4,6148
Aktywa trwałe	6 436,4	6 397,4	1 389,3	1 386,3
Aktywa obrotowe	1 052,0	1 149,3	227,1	249,1
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	18,3	12,7	3,9	2,7
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	483,3	485,2
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 048,6	3 143,8	658,0	681,2
Zobowiązania długoterminowe	2 924,7	3 029,5	631,3	656,5
Zobowiązania krótkoterminowe	1 533,4	1 386,1	331,0	300,4

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2021 roku sporządzone według MSSF UE.

⁹⁰ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyłeń 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 ⁹¹		w mln EUR	
	9 miesięcy 2021	9 miesięcy 2020	9 miesięcy 2021	9 miesięcy 2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,5585	4,4420
Przychody z działalności operacyjnej	2 322,2	2 273,4	509,4	511,8
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-169,9	-169,8	-37,3	-38,2
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-190,5	-162,0	-41,8	-36,5
Zysk / strata netto	-157,1	-126,2	-34,5	-28,4
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-127,0	-200,0	-27,9	-45,0
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.)	-3,51	-2,82	-0,77	-0,63
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-3,51	-2,82	-0,77	-0,63
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	174,3	293,8	38,2	66,1
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-543,9	-357,1	-119,3	-80,4
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	218,8	-49,0	48,0	-11,0
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-150,8	-112,3	-33,1	-25,3
	30/09/2021	31/12/2020	30/09/2021	31/12/2020
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,6329	4,6148
Aktywa trwałe	6 026,6	5 948,9	1 300,8	1 289,1
Aktywa obrotowe	615,2	705,4	132,8	152,9
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	18,3	12,7	3,9	2,7
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	483,3	485,2
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	2 831,8	2 958,8	611,2	641,2
Zobowiązania długoterminowe	2 552,0	2 646,7	550,8	573,5
Zobowiązania krótkoterminowe	1 276,3	1 061,5	275,5	230,0

Źródło: Kwartalna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2021 roku sporządzone 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 9 miesięcy zakończony dnia 30 września 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: 30.09.2021 – 4,6329 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 - 30.09.2021 - 4,5585 PLN/EUR, 01.01 - 30.09.2020 - 4,4420 PLN/EUR.

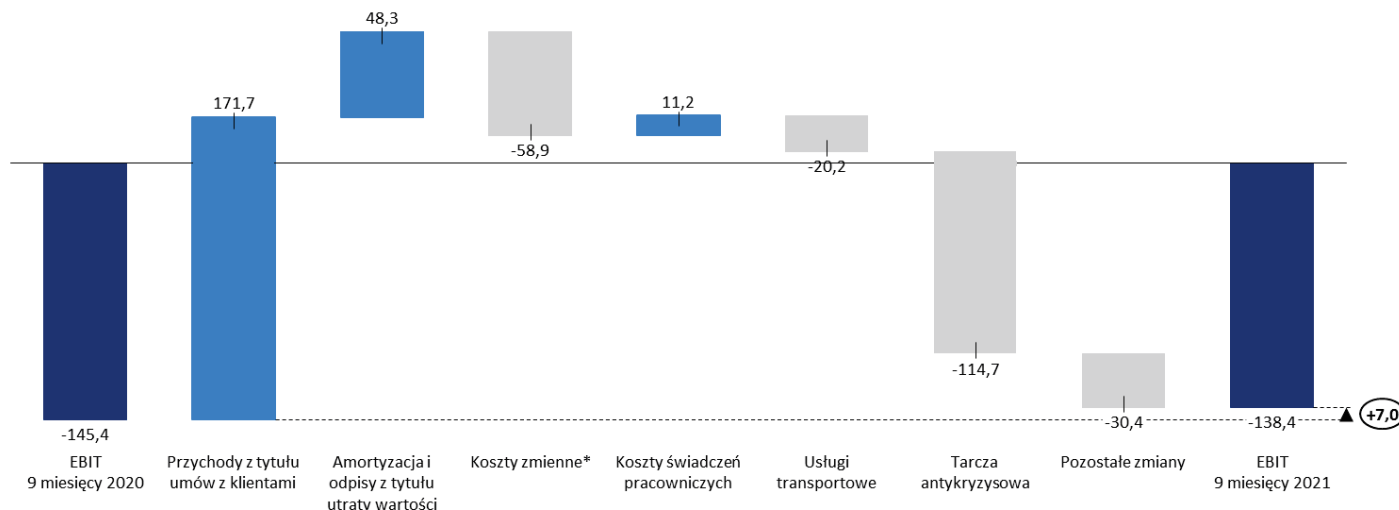
⁹¹ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyień w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

5.3.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 9 miesięcy 2021 r. wynik EBIT wyniósł -138,4 mln zł, tj. poprawił się w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. o 7,0 mln zł.

Rysunek 19 Wynik EBIT w okresie 9 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

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2021 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2020 r. zostały opisane poniżej:

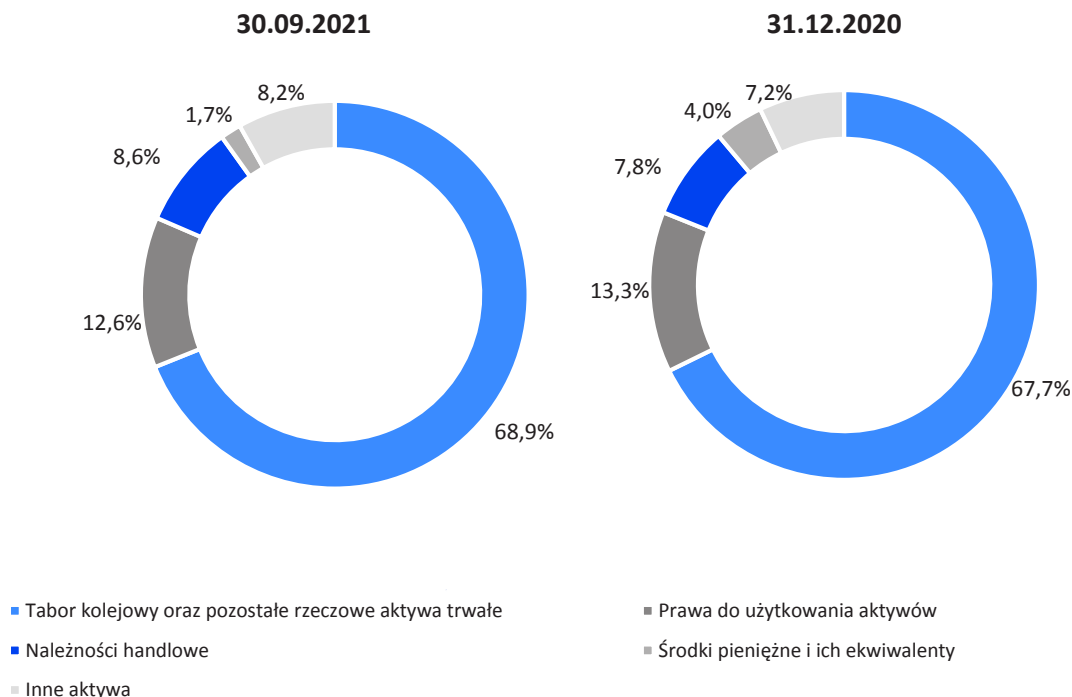
- zwiększenie przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji, ale również m.in. z usług bocznicowych oraz trakcyjnych) było bezpośrednim efektem wzrostu wolumenu przewozów (w tym masy towarowej o 10,6% i wykonanej pracy przewozowej o 10,9%). Jednocześnie w analizowanym okresie odnotowano spadek stawek przewozowych wynikający m.in. z nasilenia walki konkurencyjnej na rynku kolejowych przewozów towarowych w obliczu pandemii COVID-19, szczególnie w segmencie ładunków masowych. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**;
- spadek amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości będący rezultatem dokonanej na dzień 31.12.2020 r. aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego (zmniejszona skala amortyzacji rzeczowych aktywów trwałych) oraz ogółem niższych niż w latach poprzednich nakładów inwestycyjnych w 2020 i 2021 r.;
- wzrost kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 8,0% powiązany ze wzrostem skali realizowanych przewozów, dodatkowo obserwowany wzrost hurtowych cen energii oraz światowych cen paliw;
- wzrost kosztu usług transportowych (w tym zwłaszcza spedycji) skorelowany ze zwiększonym wolumenem przewozów;
- wpływ zdarzeń jednorazowych – efekt otrzymanego w 2020 r. dofinansowania w ramach tarczy antykryzysowej w łącznej wysokości 114,7 mln zł (spadek pozostałych przychodów operacyjnych w ujęciu rok do roku);
- zwiększenie kosztów na pozycji pozostałe zmiany o 30,4 mln zł, na skutek m.in. wzrostu wartości sprzedanych towarów i materiałów o 19,4 mln zł w ślad za zwiększonymi przychodami z tego tytułu, wyższych kosztów pozostałych usług o 17,1 mln zł czy też wyższych kosztów energii i paliwa nietrakcyjnego oraz wody i gazu o 5,1 mln zł (obserwowany wzrost cen nośników energii oraz paliw), przy jednoczesnym spadku m.in. kosztów zużycia materiałów o 8,5 mln zł.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

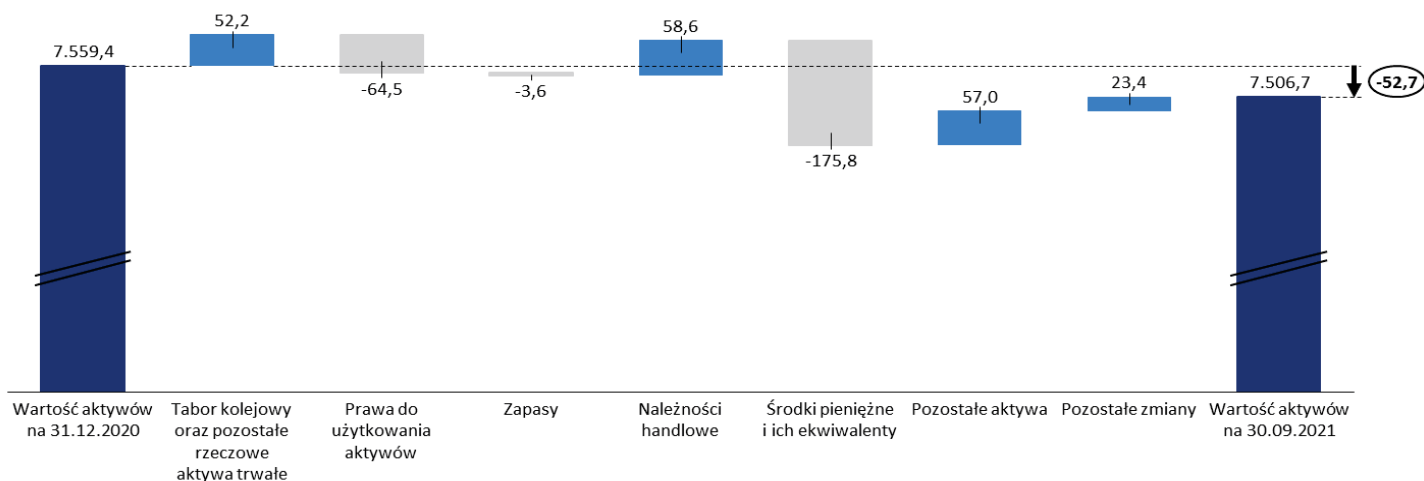
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 30.09.2021 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 68,9% sumy aktywów wobec 67,7% na dzień 31.12.2020 r.

Rysunek 20 Struktura aktywów – stan na 30.09.2021 r. oraz 31.12.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 9 miesięcy 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30.09.2021 r. w porównaniu do dnia 31.12.2020 r. zostały opisane poniżej:

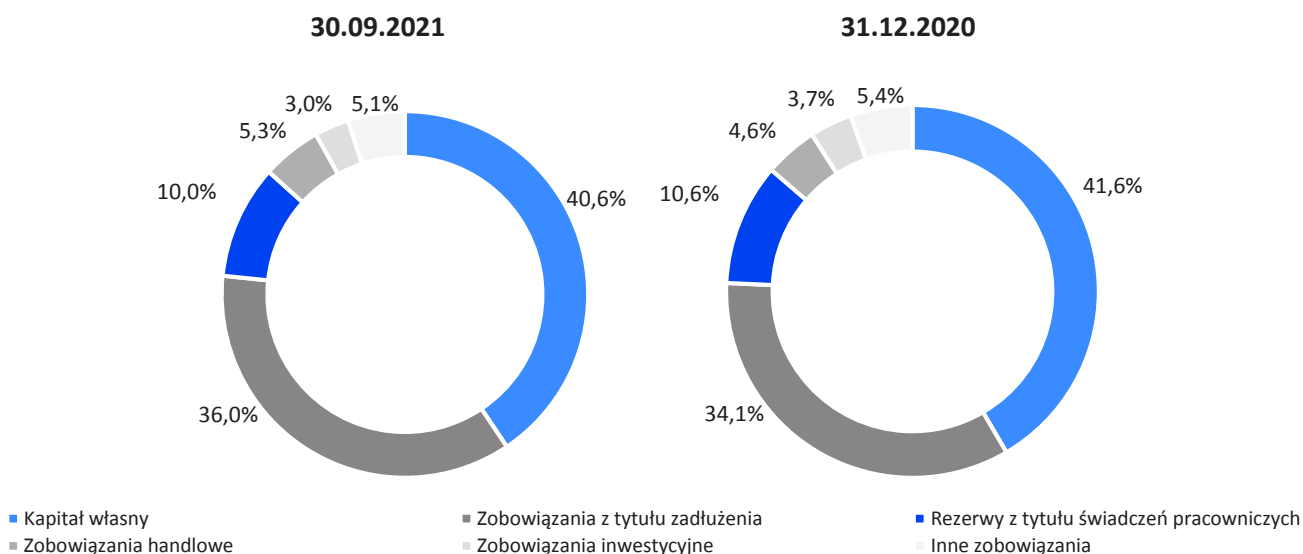
- wzrost wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych jako rezultat dokonanych inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (głównie tabor kolejowy), których wartość w analizowanym okresie była wyższa od amortyzacji;

- spadek praw do użytkowania aktywów wynikający głównie z wyższej amortyzacji nad nakładami inwestycyjnymi (mała skala nabycia nowych praw do użytkowania aktywów, przy równoczesnej postępującej amortyzacji dotychczas wykorzystywanych);
- wzrost należności handlowych, głównie na skutek zwiększenia przychodów w segmentach o wydłużonym terminie płatności;
- spadek wartości środków pieniężnych o 175,8 mln zł, będący wypadkową m.in. wydatków poniesionych z tytułu nabycia aktywów trwałych w wysokości 619,6 mln zł oraz spłaty kredytów i wydatków z tytułu leasingów w kwocie 350,3 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z działalności operacyjnej równych 313,9 mln zł oraz zaciągniętych kredytach w wysokości 418,0 mln zł;
- wzrost wartości pozycji pozostałe aktywa głównie na skutek uwzględnienia wpłaconego depozytu na zakup niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 33,3 mln zł (jako zabezpieczenia warunkowej umowy przedwstępnej zakupu nieruchomości byłej Fabryki Wagonów Gniewczyzna w Gniewczynie Łąncuckiej). Zaobserwowano ponadto wzrost aktywów powiązanych z kosztami rozliczanymi w czasie o 16,0 mln zł (m.in. przedpłaty na zakup energii elektrycznej, wykup pracowniczych świadczeń przejazdowych, zakup ubezpieczeń) oraz wzrost należności z tytułu sprzedaży udziałów w spółce Rentrans Cargo Sp. z o.o. w wysokości 5,6 mln zł.

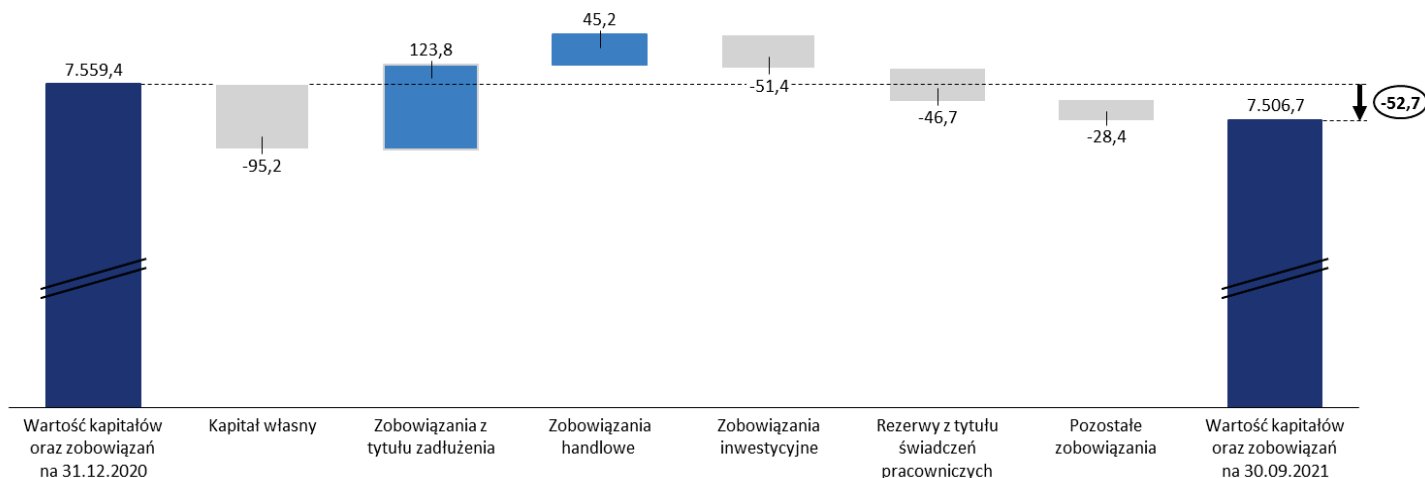
KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 30.09.2021 r. odpowiadał za 40,6% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 41,6% na dzień 31.12.2020 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 36,0% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 34,1% na 31.12.2020 r.

Rysunek 22 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.09.2021 r. oraz 31.12.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 23 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 9 miesięcy 2021 r. (w mln zł)


Źródło: Opracowanie własne

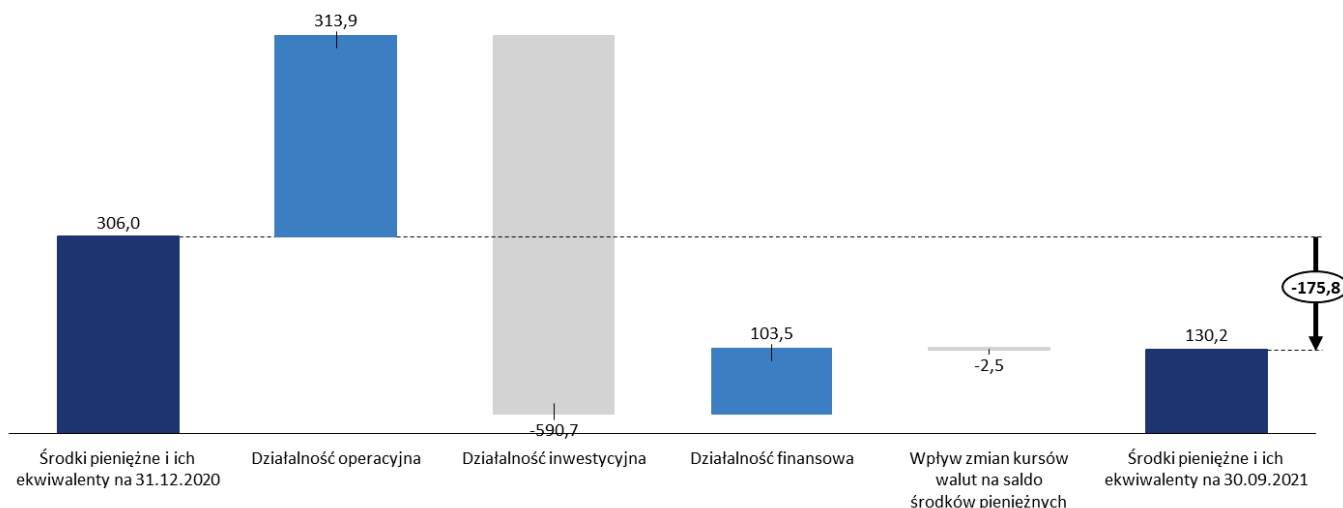
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 30.09.2021 r. w porównaniu do dnia 31.12.2020 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości kapitałów własnych głównie z uwagi na osiągnięcie przez Grupę PKP CARGO ujemnego wyniku finansowego (zmniejszenie wartości zysków zatrzymanych). Równoczesny wzrost pozostałych składników kapitału własnego w wysokości 33,8 mln zł, wynikający m.in. ze zmiany wyceny rezerw na świadczenia pracownicze po okresie zatrudnienia (głównie w związku ze zmianą stopy dyskonta przyjętej do kalkulacji rezerw na dzień 30 czerwca 2021 r.) oraz dodatniej zmiany wyceny instrumentów finansowych w ramach rachunkowości zabezpieczeń. Odnotowano również wzrost dodatnich różnic kursowych z tytułu przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych;
- wzrost wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia odzwierciedla zaciągnięcie nowych zobowiązań kredytowych oraz leasingowych w wysokości 436,2 mln zł, modyfikację istniejących umów leasingowych w wysokości 22,6 mln zł oraz wzrost zobowiązań z tytułu leasingu zwrotnego w wysokości 8,7 mln zł, przy jednoczesnej spłacie kredytów i leasingów wraz z odsetkami w kwocie 350,3 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;
- spadek wartości zobowiązań inwestycyjnych wynikający głównie ze zmniejszenia zobowiązań inwestycyjnych dotyczących taboru kolejowego o 40,3 mln zł;
- spadek rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych na skutek zmniejszenia rezerw na nagrody jubileuszowe o 30,0 mln zł, odpisów na ZFŚS dla emerytów i rencistów o 18,3 mln zł, odpraw emerytalnych i rentowych o 13,5 mln zł oraz świadczeń przejazdowych o 8,1 mln zł;
- spadek wartości pozostałych zobowiązań wynikał głównie ze zmniejszenia zobowiązań z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje) o 12,6 mln zł oraz zobowiązań publicznoprawnych o 8,2 mln zł.

5.3.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30.09.2021 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2020 r. spadła o 175,8 mln zł.

Rysunek 24 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2021 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy stracie brutto na poziomie 180,6 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 530,7 mln zł oraz ujemnych przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 86,8 mln zł;
- przepływy z działalności inwestycyjnej były wypadkową poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 619,6 mln zł oraz wpłaconego depozytu na poczet zakupu środków trwałych (fabryka wagonów w Gniewczynie), przy jednoczesnych wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 51,7 mln zł na skutek podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej składników majątku;
- przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 350,3 mln zł, przy jednoczesnym wpływie z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 418,0 mln zł oraz otrzymanych dotacji w wysokości 38,4 mln zł.

5.3.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2021 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2021	9 miesięcy 2020	Zmiana	
			2021 - 2020	Tempo zmian 2021/2020
Marża EBITDA ¹	12,3%	13,9%	-1,6	-11,4%
Marża wyniku netto ²	-4,8%	-5,6%	0,8	-
ROA ³	-2,7%	-3,1%	0,4	-
ROE ⁴	-6,6%	-7,6%	0,9	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	209,8	216,3	-6,5	-3,0%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 468,0	1 430,0	38,0	2,7%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	14,6	14,1	0,5	3,5%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	889,4	766,3	123,1	16,1%

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 bruttotonokilometrów 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 9 miesięcy 2021 r. marża EBITDA uległa nieznaczemu pogorszeniu, głównie z uwagi na występujące w analogicznym okresie 2020 r. zdarzenia jednorazowe (otrzymanie dofinansowania w ramach tarczy antykryzysowej). Jednocześnie odnotowano poprawę marży wyniku netto względem analogicznego okresu 2020 r. na skutek osiągniętej niższej straty netto. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale **5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- polepszenie wskaźników ROA i ROE wynika głównie z poprawy wyniku netto w analizowanym okresie;
- pogorszenie się średniodobowego przebiegu lokomotyw spowodowane jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK oraz powiązaniem z tym spadkiem prędkości handlowej w ujęciu rok do roku, przy jednoczesnym wzroście ilości lokomotyw czynnych do wykonywania pracy przy zmiennym poziomie przewozów;
- odnotowany wzrost średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą oraz średniego czasu pracy lokomotywy dziennie świadczy o optymalnym wykorzystaniu oraz o prawidłowo prowadzonej gospodarce pojazdami trakcyjnymi;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego odzwierciedlał efekt zwiększenia pracy przewozowej o 10,9% r/r, przy równoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia w etatach o 4,4% r/r.

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

Sytuacja związana z COVID-19

- Wpływ pandemii na wprowadzanie różnego rodzaju ograniczeń i obecne na rynku wahania popytu, potęgują brak przewidywalności rynku.
- Wdrożenie rozwiązań mających wpływ na zmiany w organizacji pracy i jej efektywności.

Rynek surowców i kruszyw

- Stopniowy wzrost zużycia energii elektrycznej w polskiej gospodarce będzie przekładał się na zwiększenie zapotrzebowania na przewozy węgla. Znacznie ograniczona podaż surowca zarówno w obszarze Europy jak i Azji, nie nadąży za mocno rosnącym popytem.
- Planowane inwestycje infrastrukturalne (drogowe i kolejowe) przy wsparciu środków unijnych i programów rządowych stanowią potencjał rozwoju rynku budowlanego w kraju i zwiększenia masy dostępnych do przewozu towarów z segmentu budowlanego.
- Widoczna odbudowa popytu oraz wzrost cen wyrobów hutniczych mogą wpłynąć na realne ożywienie na rynku stali i poprawę branży hutniczej. Spowoduje to wzrost przewozów wyrobów sektora hutniczego oraz surowców używanych w procesie produkcji stali (rud żelaza, koksu).

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

- Przewiduje się kumulacji kolejnych modernizacji do wykonania w końcowym etapie realizacji KPK, co może mieć wpływ na przepustowość linii i czas realizacji przewozów.
- Skorelowanie prac na sieci PKP PLK z inwestycjami portowymi.

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.

Ceny materiałów i energii

- Utrzymujący się wzrost cen zakupu części taborowych.
- Korzystny wpływ na wyniki będzie miała sprzedaż lokomotyw i wagonów oraz wraków możliwa dzięki rozstrzygnięciu postępowań przeprowadzonych przez PKP CARGO S.A.
- Wzrost cen prądu jest konsekwencją rosnących kosztów wytwarzania energii oraz wdrażania polityki klimatycznej Unii Europejskiej - zakup uprawnień do emisji CO₂ (który stanowi obecnie już nawet 50% kosztów energii), mniejsza produkcja energii z odnawialnych źródeł oraz wyraźny wzrost zapotrzebowania na energię.

Dialog społeczny

- 27 sierpnia 2021 r. zawarte zostało porozumienie pomiędzy stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, dotyczące jednorazowej nagrody i zwiększenia gratyfikacji z okazji Święta Kolejarza. Realizacja tych ustaleń stanowi wykonanie przez Spółkę postanowień zawartych w Pakcie Gwarancji Pracowniczych z 2 września 2013 r. W styczniu 2022 r. Strony podejmą rozmowy dot. wdrożenia systemowej podwyżki wynagrodzeń od 1 kwietnia 2022 r. z uwzględnieniem wyników finansowych za rok 2021 oraz bieżącej sytuacji Spółki.

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-P5⁹² 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. W analizowanym okresie przeprowadzono postępowania na sprzedaż wagonów i lokomotyw oraz wraków. 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 9 miesięcy 2021 r. wykonano 7 napraw głównych z modernizacją lokomotyw serii SM48 (ze zmianą serii na ST48) oraz 10 szt. napraw głównych połączonych z modernizacją lokomotyw ST44.

Rysunek 25 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.09.2021 r. oraz 31.12.2020 r.



⁹² 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 9 miesięcy 2021 r.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.09.2021 r. oraz 31.12.2020 r.

Wyszczególnienie	30/09/2021	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]	683 285	693 213	-9 927

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 jej spółkach i dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności. W analizowanym okresie największy wpływ miało zakończenie przez PKP CARGO S.A. dzierżawy budynków w Legnicy i Krakowie.

6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

6.1 Wpływ pandemii COVID-19 na działalność Grupy

W okresie 9 miesięcy 2021 r. wyniki operacyjne i finansowe Grupy kształtowały się pod wpływem trwającej pandemii COVID-19 i jej ekonomicznych konsekwencji, widocznych m.in. w obserwowanych zaburzeniach w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw czy też zmianach popytu na wyroby przemysłowe w kraju i zagranicą. Należy jednak zauważyć utrzymujące się symptomy ożywienia aktywności w polskim przemyśle oraz relatywnie dużą odporność sektora przemysłowego na ekonomiczny wpływ pandemii.

Jednakże pomimo stopniowej poprawy koniunktury gospodarczej, wolumen przewozów kluczowych dla PKP CARGO grup towarów (węgiel kamienny, metale i rudy) zwiększył się tylko nieznacznie względem 2020 r., tym samym kształtując się wyraźnie poniżej wartości z analogicznego okresu 2019 r. Dodatkowo, w analizowanym okresie zanotowano spadek produkcji budowlano-montażowej dla podmiotów zajmujących się budową pozostałych obiektów inżynierii lądowej i wodnej oraz w przedsiębiorstwach specjalizujących się w budowie dróg kołowych i szynowych. Pandemia COVID-19 przyczyniła się także do zaostrzenia walki konkurencyjnej na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce, co przełożyło się m.in. na spadek stawek przewozowych negatywnie wpływający na przychody Grupy.

Wszystkie te czynniki nie pozostały bez wpływu na sytuację Grupy PKP CARGO – w konsekwencji po 9 miesiącach 2021 r. odnotowała ona niższe od oczekiwań wyniki finansowe.

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 9 miesięcy 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

**Władysław
Eugeniusz
Szczepkowski**  Elektronicznie podpisany
przez Władysław
Eugeniusz Szczepkowski
Data: 2021.11.23 16:26:51
+01'00'

Władysław Szczepkowski
p.o. Prezes Zarządu

**Zenon
Stefan
Kozendra**  Elektronicznie
podpisany przez
Zenon Stefan
Kozendra
Data: 2021.11.23
15:02:03 +01'00'

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 23 listopada 2021 roku



**W celu uzyskania dodatkowych informacji
o PKP CARGO prosimy o kontakt**

PKP CARGO S.A.

ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

telefon: +48 22 391-47-09

e-mail: relacje.inwestorskie@pkpcargo.com