

RAPORT KWARTALNY Q1 2020



Skonsolidowany raport kwartalny
GRUPY KAPITAŁOWEJ **PKP CARGO**
za I kwartał 2020 roku

Kwartalne skrócone skonsolidowane
sprawozdanie finansowe
Grupy Kapitałowej **PKP CARGO**
za okres 3 miesięcy zakończony
dnia 31 marca 2020 roku

Sporządzone według MSSF
w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską



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 KAPITALE WŁASNYM	4
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy	6
1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	8
1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
1.4 Wpływ pandemii COVID - 19 na działalność Grupy	9
1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	10
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	11
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	11
2.2 Koszty operacyjne	13
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	14
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	14
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	15
3.1 Podatek dochodowy	15
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	17
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	17
4.2 Kapitał własny	19
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	19
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	20
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	20
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	22
5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	23
5.4 Zapasy	23
5.5 Należności handlowe	23
5.6 Pozostałe aktywa	24
5.7 Zobowiązania inwestycyjne	24
5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	24
5.9 Pozostałe rezerwy	25
5.10 Pozostałe zobowiązania	25
6. Instrumenty finansowe	26
6.1 Instrumenty finansowe	26
7. Noty pozostałe	29
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	29
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	30
7.3 Zobowiązania warunkowe	31
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	31
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	31

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019	
Przychody z tytułu umów z klientami	1 035,7	1 260,9	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(123,1)	(159,2)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(127,6)	(146,7)	
Usługi transportowe	(94,6)	(97,7)	
Pozostałe usługi	(91,0)	(93,1)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(441,6)	(428,3)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(73,9)	(76,0)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	6,1	(1,4)	<i>Nota 2.3</i>
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	90,0	258,5	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(195,6)	(171,6)	<i>Nota 2.2</i>
Zysk/(strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(105,6)	86,9	
Przychody i (koszty) finansowe	(33,8)	(18,8)	<i>Nota 2.4</i>
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	0,5	0,8	<i>Nota 5.3</i>
Zysk/(strata) przed opodatkowaniem	(138,9)	68,9	
Podatek dochodowy	24,5	(15,8)	<i>Nota 3.1</i>
ZYSK/(STRATA) NETTO	(114,4)	53,1	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY			
Wycena instrumentów zabezpieczających	(45,8)	0,4	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	8,7	(0,1)	<i>Nota 3.1</i>
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	(7,0)	(2,6)	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(44,1)	(2,3)	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(44,1)	(2,3)	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(158,5)	50,8	
Zysk/(strata) netto przypadający:			
Zysk/(strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	(114,4)	53,1	
Suma całkowitych dochodów przypadających:			
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	(158,5)	50,8	
Zysk/(strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)			
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	
Zysk/(strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(2,56)	1,18	

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

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/03/2020	31/12/2019	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	4 277,5	4 329,6	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	898,9	872,4	<i>Nota 5.1</i>
Prawa do użytkowania aktywów	1 072,5	1 078,8	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	41,2	40,4	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	3,5	3,0	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	11,0	10,9	
Pozostałe aktywa	43,0	55,0	<i>Nota 5.6</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	143,4	113,7	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	6 491,0	6 503,8	
Zapasy	150,8	161,0	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	624,1	591,3	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	0,6	0,7	
Należności z tytułu podatku dochodowego	57,8	51,4	
Pozostałe aktywa	96,3	132,7	<i>Nota 5.6</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	313,4	550,4	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	1 243,0	1 487,5	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	22,2	-	
AKTYWA RAZEM	7 756,2	7 991,3	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	781,4	781,4	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(114,8)	(77,7)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	70,5	77,5	
Zyski zatrzymane	288,4	402,8	
Kapitał własny razem	3 264,8	3 423,3	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	2 174,8	2 201,4	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	3,0	2,7	
Zobowiązania inwestycyjne	153,4	157,0	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	657,4	657,1	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	4,2	5,4	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	87,2	92,3	<i>Nota 3.1</i>
Pozostałe zobowiązania	1,3	-	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	3 081,3	3 115,9	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	431,7	421,3	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	427,5	412,2	
Zobowiązania inwestycyjne	96,3	181,5	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	143,6	127,1	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	40,0	45,6	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe zobowiązania	271,0	264,4	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 410,1	1 452,1	
Zobowiązania razem	4 491,4	4 568,0	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 756,2	7 991,3	

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			
1/01/2020	2 239,3	781,4	(12,2)	(75,0)	9,5	77,5	402,8	3 423,3
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(114,4)	(114,4)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(37,1)	(7,0)	-	(44,1)
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(37,1)	(7,0)	(114,4)	(158,5)
31/03/2020	2 239,3	781,4	(12,2)	(75,0)	(27,6)	70,5	288,4	3 264,8
1/01/2019 (zbadane)	2 239,3	628,2	(12,9)	(32,8)	1,5	75,8	584,4	3 483,5
Efekt wdrożenia MSSF 16	-	-	-	-	-	-	2,8	2,8
1/01/2019 (przekształcone)	2 239,3	628,2	(12,9)	(32,8)	1,5	75,8	587,2	3 486,3
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	53,1	53,1
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	0,3	(2,6)	-	(2,3)
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	0,3	(2,6)	53,1	50,8
31/03/2019	2 239,3	628,2	(12,9)	(32,8)	1,8	73,2	640,3	3 537,1

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(138,9)	68,9	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	195,6	171,6	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	15,8	13,8	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	1,3	0,2	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(5,5)	(11,3)	
Zmiany w kapitale obrotowym	35,1	(77,6)	
Pozostałe korekty	(0,6)	(2,9)	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	102,8	162,7	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(249,5)	(288,9)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	5,2	3,5	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	-	0,1	
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	-	200,0	
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	1,6	2,6	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(242,7)	(82,7)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu	(35,8)	(33,7)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	18,2	-	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(77,6)	(61,6)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(14,9)	(13,2)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	12,7	37,1	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(0,8)	(0,4)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(98,2)	(71,8)	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(238,1)	8,2	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	550,4	447,3	
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	1,1	(0,3)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	313,4	455,2	
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	45,3	35,5	



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). Siedzibą Jednostki dominującej jest Warszawa, ul Grójecka 17. Jednostka dominująca została zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sądowym w Sądzie Rejonowym w Katowicach, Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, pod numerem KRS 0000027702. Obecnie, z uwagi na późniejszą zmianę siedziby Jednostki dominującej, akta prowadzone są przez Sąd Rejestrowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego. Jednostce dominującej nadano numer statystyczny REGON 277586360 oraz numer NIP 954-23-81-960.

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

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej na dzień 31 marca 2020 roku zostały zaprezentowane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego za I kwartał 2020 roku odpowiednio w **Rozdziałach 3.1** oraz **3.3**.

Informacje o Grupie Kapitałowej

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

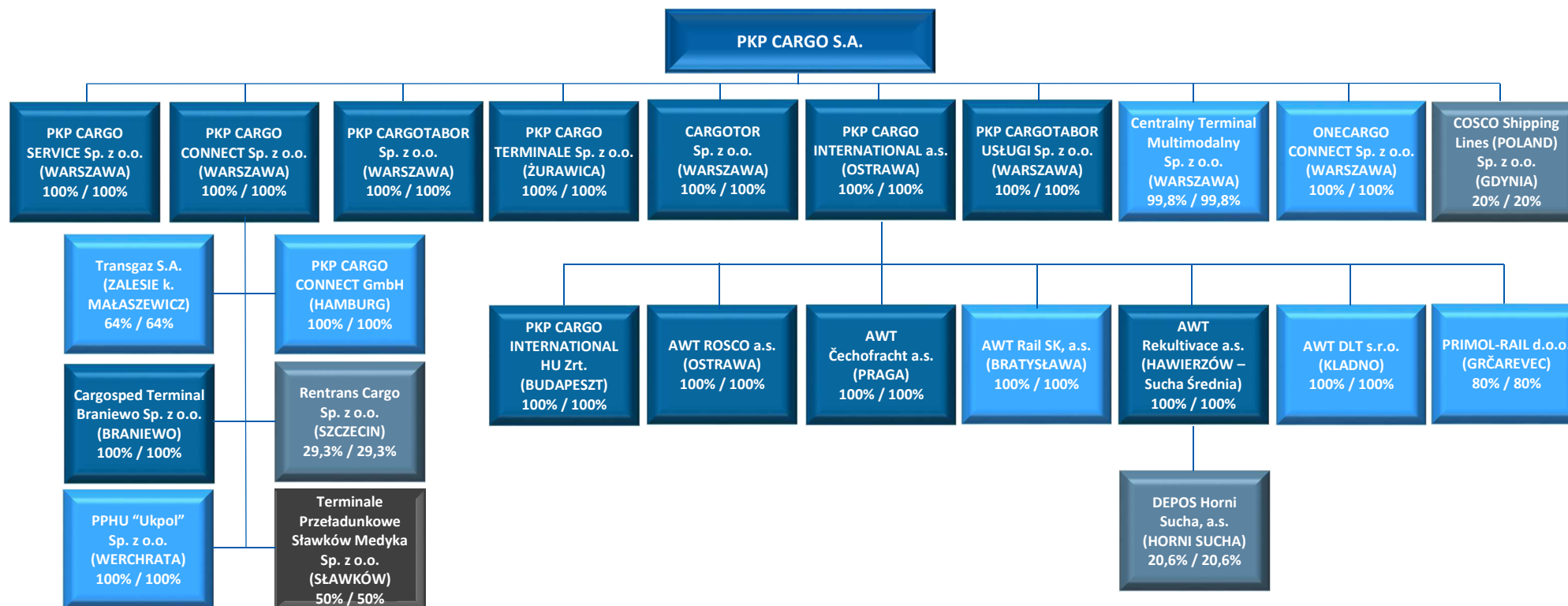


Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 20 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiadała udziały w 3 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek wchodzących w skład Grupy na dzień 31 marca 2020 roku przedstawiają się następująco:



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

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

1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

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

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

1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

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

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

Niniejsze Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2020 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia niniejszego Kwartalnego Skróconego Sprawozdania Finansowego nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od końca okresu sprawozdawczego.

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

Działalność Grupy nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

W skład niniejszego 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 Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Dane w sprawozdaniu finansowym zostały wykazane w milionach złotych.

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

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

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

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

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

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

Waluta	Pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej		Pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów i sprawozdania z przepływów pieniężnych	
	31/03/2020	31/12/2019	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
EUR	4,5523	4,2585	4,3963	4,2978
CZK	0,1665	0,1676	0,1691	0,1670
HUF	0,0127	0,0129	0,0127	0,0135

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

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 20 maja 2020 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 w zakresie referencji do Założeń Konceptyjnych MSSF	1 stycznia 2020 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” i MSR 8 „Zasady (polityka) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych i korygowanie błędów” - definicja terminu istotny	1 stycznia 2020 roku
Poprawki do MSSF 9 „Instrumenty finansowe”, MSSF 7 „Instrumenty finansowe - ujawnianie informacji” oraz MSR 39 „Instrumenty finansowe: ujmowanie i wycena” - reforma IBOR	1 stycznia 2020 roku
Zmiany do MSSF 3 „Połączenia jednostek gospodarczych” – definicja przedsięwzięcia	1 stycznia 2020 roku

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

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

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różnią się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które według stanu na dzień 31 marca 2020 roku nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej zatwierdzenie przez UE poniższych standardów nie spowoduje konieczności istotnej modyfikacji zasad rachunkowych stosowanych przez Grupę:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe”	1 stycznia 2021 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” - klasyfikacja zobowiązań jako krótkoterminowe lub długoterminowe	1 stycznia 2023 roku

1.4 Wpływ pandemii COVID - 19 na działalność Grupy

Utrata wartości aktywów trwałych Grupy

Na dzień 31 grudnia 2019 roku Grupa przeprowadziła testy na trwałą utratę wartości dwóch ośrodków wypracowujących środki pieniężne zdefiniowanych na poziomie aktywów Jednostki dominującej oraz Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL. W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku, w wyniku pandemii COVID - 19, Grupa odnotowała niższe wyniki finansowe od oczekiwanych, przewidując jednocześnie, że negatywny trend może zostać podtrzymany również w najbliższych miesiącach. Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej krótkoterminowe odchylenia w realizacji przyjętych założeń nie powodują jednak istotnych odchyżeń w wynikach przeprowadzonych testów i konieczności dokonania dodatkowych odpisów z tytułu utraty wartości aktywów należących do Grupy na dzień 31 marca 2020 roku. Ocena ta opiera się na najlepszych szacunkach, wiedzy i danych dostępnych na dzień bilansowy. Istnieje jednak duża niepewność co do długoterminowych prognoz związanych z rozwojem pandemii, w związku z czym Zarząd Jednostki dominującej na bieżąco analizuje sytuację i w wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń szacunki te mogą ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

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 po dniu bilansowym Grupa zaobserwowała, iż poziom spłaty należności handlowych prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej na dzień 31 marca 2020 roku nie uległ istotnej zmianie w stosunku do poprzednich okresów. Część należności handlowych jest ponadto objęta zabezpieczeniami. Grupa jest w stałym kontakcie z kluczowymi kontrahentami i nie ma sygnałów świadczących o istotnym wzroście ryzyka niespłacalności należności. Biorąc pod uwagę powyższe oraz z uwagi na niepewność prognoz dotyczących rozwoju pandemii i ich wpływu na otoczenie gospodarcze, Grupa nie dysponuje danymi, na bazie których mogłaby oszacować dodatkowe ryzyko kredytowe, a tym samym nie zidentyfikowała przesłanek do zmiany szacunków przyjętych do oceny oczekiwanych strat kredytowych na dzień 31 marca 2020 roku. Grupa na bieżąco analizuje sytuację i w razie zaistnienia przesłanek dokona aktualizacji założeń przyjętych w modelu kalkulacji oczekiwanych strat kredytowych.

Sytuacja płynnościowa Grupy

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku poziom kapitału obrotowego uległ obniżeniu. Grupa prowadzi aktywne działania związane z zarządzaniem kapitałem obrotowym zmierzające do zmiany terminów płatności z kluczowymi odbiorcami oraz dostawcami. Dodatkowo w dniu 7 maja 2020 roku Jednostka dominująca podpisała ramowe porozumienie z Organizacjami Związkowymi w zakresie obniżenia wymiaru czasu pracy pracowników o 10%, jednak nie więcej niż do 0,5 etatu. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy będzie przysługiwało wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie będzie mogło być ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalone na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę. Porozumienie obowiązywać będzie przez okres 3 miesięcy, tj. od dnia 1 czerwca 2020 roku do 31 sierpnia 2020 roku i według szacunków wpłynie na pomniejszenie kosztów świadczeń pracowniczych w tym okresie o około 23 miliony złotych.

Na dzień 31 marca 2020 roku Grupa posiadała również niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe w wysokości 255,3 milionów złotych. Ponadto, w celu zabezpieczenia pozycji płynnościowej w dniu 7 maja 2020 roku Jednostka dominująca zawarła umowę z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na udostępnienie kredytu inwestycyjnego do maksymalnej wysokości 200 milionów EUR.

Szczegółowe informacje dotyczące wpływu pandemii COVID - 19 na działalność Grupy zostały opisane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego za I kwartał 2020 roku w [Rozdziałach 5.2 i 6.1](#).

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku zmiana istotnych wielkości opartych na profesjonalnym osądzie oraz szacunkach dotyczyła:

- taboru kolejowego - na dzień 31 grudnia 2019 roku Grupa dokonała aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego w związku z odnotowanym spadkiem cen złomu będących podstawą wyceny wartości rezydualnej taboru kolejowego w poprzednich okresach. Obniżenie wartości rezydualnej i zwiększenie podstawy naliczania odpisów amortyzacyjnych spowodowało wzrost kosztów amortyzacji w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku o około 4,0 miliony złotych.
- aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego – w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku, w związku z poniesioną stratą podatkową, Grupa utworzyła aktywa od straty podatkowej w wysokości 19,8 milionów złotych. Na dzień 31 marca 2020 roku aktywa od strat podatkowych wynosiły 55,4 milionów złotych. Opracowane w Grupie wieloletnie prognozy finansowe wskazują, iż na dzień bilansowy nie występuje utrata wartości powyższych aktywów.
- rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych - zmiana rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 31 marca 2020 roku wynikała głównie ze zmiany rezerwy na niewykorzystane urlopy w wysokości 14,0 milionów złotych.
- praw do użytkowania aktywów oraz zobowiązań leasingowych zgodnie z MSSF 16 - w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku wartość praw do użytkowania aktywów ujętych w związku z zawarciem nowych lub modyfikacją już istniejących umów leasingu wynosiła 35,0 milionów złotych.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku nie miały miejsca zmiany założeń przyjętych przez Zarząd Jednostki dominującej przy ustalaniu wielkości szacunkowych, które miałyby istotny wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.

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

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami

Struktura przychodów z tytułu umów z klientami

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

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

3 miesiące zakończone 31/03/2020	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	84,7	0,3	226,1	519,5	830,6
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,3	0,1	0,2	32,2	32,8
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	1,7	36,2	33,7	71,6
Przychody przeładunkowe	0,4	-	-	38,2	38,6
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	0,6	19,4	20,0
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	14,3	14,3
Pozostałe przychody	0,4	3,4	2,5	21,5	27,8
Razem	85,8	5,5	265,6	678,8	1 035,7
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	16,3	16,3
Przez okres	85,8	5,5	265,6	662,5	1 019,4
Razem	85,8	5,5	265,6	678,8	1 035,7

3 miesiące zakończone 31/03/2019	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	109,8	0,1	285,0	658,2	1 053,1
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,2	-	0,5	35,5	36,2
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	1,6	31,3	35,3	68,2
Przychody przeładunkowe	0,1	-	0,2	34,7	35,0
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	-	21,0	21,0
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	13,7	13,7
Pozostałe przychody	0,4	2,6	2,7	28,0	33,7
Razem	110,5	4,3	319,7	826,4	1 260,9
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	17,0	17,0
Przez okres	110,5	4,3	319,7	809,4	1 243,9
Razem	110,5	4,3	319,7	826,4	1 260,9

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

Informacje geograficzne

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

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Polska	742,4	902,1
Czechy	131,8	143,3
Niemcy	53,5	80,8
Słowacja	19,3	35,0
Austria	15,2	13,8
Dania	13,7	14,0
Pozostałe kraje	59,8	71,9
Razem	1 035,7	1 260,9

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

	31/03/2020	31/12/2019
Polska	5 551,2	5 576,0
Czechy	771,0	787,8
Pozostałe kraje	4,7	4,3
Razem	6 326,9	6 368,1

Informacje o wiodących klientach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku oraz 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	31/03/2020	31/03/2019
Stan na początek okresu sprawozdawczego	18,6	37,1
Ujęcie przychodu przed terminem płatności	37,9	50,0
Reklasyfikacja do należności	(17,7)	(36,6)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	38,8	50,5

Zobowiązania z tytułu umów z klientami

	31/03/2020	31/03/2019
Stan na początek okresu sprawozdawczego	0,9	1,6
Ujęcie przychodów:		
Z bilansu otwarcia zobowiązania z tytułu umów z klientami	(0,9)	(1,6)
Ze zobowiązania z tytułu umów z klientami ujętego w trakcie okresu	-	(1,1)
Zapłata otrzymana lub należna z góry	0,4	2,9
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	0,4	1,8



2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Zużycie paliwa trakcyjnego	(34,1)	(49,1)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(89,0)	(110,1)
Razem	(123,1)	(159,2)

Pozostałe usługi

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego	(21,4)	(17,2)
Czyszcze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(17,5)	(25,3)
Usługi telekomunikacyjne	(1,7)	(1,4)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(2,5)	(3,1)
Usługi informatyczne	(11,7)	(11,4)
Usługi przeładunkowe	(4,2)	(3,6)
Usługi rekultywacyjne	(18,6)	(17,3)
Pozostałe usługi	(13,4)	(13,8)
Razem	(91,0)	(93,1)

Koszty świadczeń pracowniczych

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Wynagrodzenia	(324,0)	(315,5)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(67,6)	(66,9)
Koszty odpisów na ZFŚS	(9,4)	(6,9)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(13,5)	(11,8)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(1,3)	(1,6)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(25,8)	(25,6)
Razem	(441,6)	(428,3)

Pozostałe koszty

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(6,3)	(7,3)
Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody	(13,4)	(14,1)
Zużycie materiałów	(23,5)	(24,0)
Podatki i opłaty	(8,8)	(7,7)
Wartość sprzedanych materiałów	(8,1)	(8,6)
Podróże służbowe	(7,4)	(8,0)
Pozostałe	(6,4)	(6,3)
Razem	(73,9)	(76,0)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Amortyzacja taboru kolejowego	(136,4)	(119,4)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(20,2)	(20,6)
Amortyzacja prawa do użytkowania aktywów	(35,8)	(28,2)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(3,2)	(3,4)
Razem	(195,6)	(171,6)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	0,7	1,9
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	2,7	1,5
Kary i odszkodowania	3,7	3,7
Rozwiązanie pozostałych rezerw	1,0	0,2
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	1,4	0,6
Wynik netto różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	3,4	0,1
Inne	1,1	1,1
Pozostałe przychody operacyjne razem	14,0	9,1
Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe	(1,0)	(2,0)
Kary i odszkodowania	(3,8)	(2,7)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(1,2)	(0,8)
Utworzone pozostałe rezerwy	(0,3)	(3,3)
Inne	(1,6)	(1,7)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(7,9)	(10,5)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	6,1	(1,4)

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Przychody odsetkowe	1,1	2,1
Pozostałe	0,1	0,1
Przychody finansowe razem	1,2	2,2
Koszty odsetkowe	(17,8)	(15,5)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(3,5)	(4,4)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	(12,9)	(0,5)
Inne	(0,8)	(0,6)
Koszty finansowe razem	(35,0)	(21,0)
Przychody i (koszty) finansowe	(33,8)	(18,8)



3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Bieżący podatek dochodowy		
Bieżące obciążenie podatkowe	(1,9)	(14,6)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	1,6	(0,5)
Odroczony podatek dochodowy		
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	24,8	(0,7)
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	24,5	(15,8)

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

Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	8,7	(0,1)
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach ⁽¹⁾	1,3	0,4
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	10,0	0,3

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

Stan aktywów i zobowiązań z tytułu odroczonego podatku dochodowego

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

	31/03/2020	31/12/2019
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	143,4	113,7
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(87,2)	(92,3)
Razem	56,2	21,4

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

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

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

3 miesiące zakończone 31/03/2019	1/01/2019 (zbadane)	Efekt wdrożenia MSSF 16	1/01/2019 (przekształcone)	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	31/03/2019
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:							
Niefinansowe aktywa trwałe	(133,4)	11,9	(121,5)	(10,9)	-	0,4	(132,0)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	-	(9,5)	(9,5)	2,5	-	-	(7,0)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	10,8	(1,4)	9,4	5,9	-	-	15,3
Zapasy	(4,1)	-	(4,1)	(0,5)	-	-	(4,6)
Należności leasingowe	-	(1,7)	(1,7)	(0,5)	-	-	(2,2)
Należności handlowe	3,6	-	3,6	(2,3)	-	-	1,3
Rezerwy na świadczenia pracownicze	134,0	-	134,0	2,7	-	-	136,7
Pozostałe	0,3	-	0,3	1,4	(0,1)	-	1,6
Niewykorzystane straty podatkowe	35,9	-	35,9	1,0	-	-	36,9
Razem	47,1	(0,7)	46,4	(0,7)	(0,1)	0,4	46,0

Analiza zapadalności aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych

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

Rok	2021	2022	2023	2024	2025 i później	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	7,4	6,8	85,4	135,8	55,6	291,0

W oparciu o istniejące w Grupie wieloletnie prognozy Zarząd Jednostki dominującej na dzień 31 marca 2020 roku ocenia ryzyko braku realizowalności powyższych aktywów jako niskie.

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

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

Straty podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

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

	31/03/2020	31/12/2019
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	21,1	21,5
AWT Čechofracht a.s.	11,4	10,6
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	7,5	7,5
CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.	0,5	0,4
Razem	40,5	40,0

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

Rok	2020	2021	2022	2023	2024	2025 i później	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	3,8	8,7	6,3	6,8	13,9	1,0	40,5

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

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

4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

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

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

Pozycje w walutach

31/03/2020	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	1 025,9	579,6	-	1 605,5
Leasing	807,7	152,6	40,7	1 001,0
Razem	1 833,6	732,2	40,7	2 606,5
Zobowiązania zmiennoprocentowe	1 169,9	507,4	-	1 677,3
Zobowiązania stałoprocentowe	663,7	224,8	40,7	929,2
Razem	1 833,6	732,2	40,7	2 606,5

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

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

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

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

3 miesiące zakończone 31/03/2019	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2019 (zbadane)	1 331,8	95,2	1 427,0
Efekt wdrożenia MSSF 16	-	803,7	803,7
1/01/2019 (przekształcone)	1 331,8	898,9	2 230,7
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	-	32,3	32,3
Modyfikacje istniejących umów	-	0,2	0,2
Koszty transakcyjne	0,4	-	0,4
Naliczenie odsetek	5,7	9,2	14,9
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(61,6)	(33,7)	(95,3)
Zapłacone odsetki	(6,1)	(7,1)	(13,2)
Wycena walutowa	0,2	0,2	0,4
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,3)	(1,0)	(1,3)
31/03/2019	1 270,1	899,0	2 169,1
Długoterminowe	1 019,6	771,9	1 791,5
Krótkoterminowe	250,5	127,1	377,6
Razem	1 270,1	899,0	2 169,1

Dług netto

Poprzez dług netto Grupa rozumie sumę posiadanych kredytów bankowych, pożyczek oraz zobowiązań z tytułu leasingu, pomniejszoną o środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz lokaty powyżej 3 miesięcy. Miernik EBITDA jest zdefiniowany w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów jako wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu utraty wartości. Dług netto/EBITDA jest jednym z głównych wskaźników, który Zarząd Jednostki dominującej analizuje z punktu widzenia oceny płynności finansowej i zdolności kredytowej.

Poniżej zaprezentowano wskaźnik dług netto/EBITDA:

	31/03/2020	31/12/2019
Kredyty bankowe i pożyczki	1 605,5	1 626,2
Leasing	1 001,0	996,5
Razem zadłużenie	2 606,5	2 622,7
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	(313,4)	(550,4)
Razem zadłużenie netto	2 293,1	2 072,3
EBITDA	691,4	859,9
Dług netto/EBITDA	3,3	2,4

Wskaźniki wypełnienia umów kredytowych są liczone na poziomie jednostkowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych, w przypadku polskich spółek oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL. Przy wyliczaniu wskaźnika dług netto/EBITDA eliminowany jest, co do zasady wpływ MSSF 16. Na dzień 31 marca 2020 roku szacunkowa wartość skonsolidowanego wskaźnika dług netto/EBITDA, skalkulowanego po eliminacji wpływu MSSF 16 wyniosła 2,7.

Na dzień 31 marca 2020 roku jednostki tworzące Grupę Kapitałową PKP Cargo nie naruszyły zapisów umów kredytowych.

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

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	31/03/2020	31/03/2019
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	10,2	10,1
Przychody odsetkowe z tytułu leasingu	Przychody finansowe	0,1	0,1
Koszty z tytułu:			
Leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(9,1)	(9,2)
Leasingu aktywów niskiej wartości	Pozostałe usługi	(1,0)	(1,7)
Zmiennych opłat leasingowych nieujętych w wycenie zobowiązań leasingowych	Pozostałe usługi	(0,5)	(0,6)

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	31/03/2020	31/12/2019
Kredyt inwestycyjny	Europejski Bank Inwestycyjny	19/07/2020	EUR	4,2	22,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2020	PLN	100,0	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	19/12/2021	PLN	100,0	100,0
Linia leasingowa	Millennium Leasing Sp. z o.o.	02/12/2020	PLN	51,1	51,3
Razem				255,3	273,3

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	31/03/2020	31/12/2019
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

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

Spółka PKP S.A. jest podmiotem dominującym wobec spółki PKP CARGO S.A. Zgodnie ze statutem Jednostki dominującej PKP S.A. posiada szczególne uprawnienia osobiste polegające na uprawnieniu do powoływania i odwoływania Członków Rady Nadzorczej w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej powiększonej o jeden. PKP S.A. 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 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	31/03/2020	31/12/2019
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	119,9	192,2
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	193,5	358,2
Razem	313,4	550,4
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>45,3</i>	<i>49,2</i>

Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmują głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadliów, gwarancji oraz mechanizmu podzielonej płatności.



5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

3 miesiące zakończone 31/03/2020	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2020	6 847,0	916,4	435,8	99,6	43,9	73,2	1 568,9
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	102,3	102,3
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	78,7	78,7
Rozliczenie środków trwałych w budowie	131,3	6,5	8,7	0,4	0,2	(147,1)	(131,3)
Dotacja do aktywów trwałych	(11,4)	-	-	-	-	(1,5)	(1,5)
Sprzedaż	(11,0)	(0,4)	(0,3)	(1,3)	-	-	(2,0)
Likwidacja	(39,9)	-	(0,3)	-	-	-	(0,3)
Przeklasyfikowanie do APS ⁽¹⁾	(40,0)	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(3,8)	(0,2)	(0,3)	(0,2)	-	(0,2)	(0,9)
Pozostałe	(0,5)	(0,1)	0,1	-	-	-	-
31/03/2020	6 871,7	922,2	443,7	98,5	44,1	105,4	1 613,9
Skumulowane umorzenie							
1/01/2020	(2 310,2)	(262,0)	(309,7)	(81,0)	(36,8)	-	(689,5)
<i>(Zwiększenia) / (zmniejszenia):</i>							
Koszty amortyzacji	(136,4)	(8,4)	(9,7)	(1,2)	(0,9)	-	(20,2)
Sprzedaż	5,0	-	0,3	1,3	-	-	1,6
Likwidacja	38,0	-	0,3	-	-	-	0,3
Przeklasyfikowanie do APS ⁽¹⁾	14,7	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	1,8	0,1	0,1	0,2	-	-	0,4
Pozostałe	-	(0,1)	(0,5)	-	-	-	(0,6)
31/03/2020	(2 387,1)	(270,4)	(319,2)	(80,7)	(37,7)	-	(708,0)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2020	(207,2)	(2,4)	(1,7)	-	-	(2,9)	(7,0)
<i>(Zwiększenia) / (zmniejszenia):</i>							
Wykorzystanie odpisu	2,8	-	-	-	-	-	-
Przeklasyfikowanie do APS ⁽¹⁾	3,1	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	(5,8)	-	-	-	-	-	-
31/03/2020	(207,1)	(2,4)	(1,7)	-	-	(2,9)	(7,0)
Wartość netto							
1/01/2020	4 329,6	652,0	124,4	18,6	7,1	70,3	872,4
31/03/2020	4 277,5	649,4	122,8	17,8	6,4	102,5	898,9

⁽¹⁾ W dniu 25 marca 2020 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej wyraziła zgodę na zawarcie z kontrahentami umów na sprzedaż 1751 sztuk wagonów o łącznej wartości księgowej 22,2 milionów złotych. Sprzedaż przedmiotowych składników zostanie zrealizowana w trakcie 2020 roku.

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

3 miesiące zakończone 31/03/2019	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2019 (zbadane)	6 471,2	943,7	432,1	98,2	41,1	71,9	1 587,0
Efekt wdrożenia MSSF 16	(217,4)	(42,8)	(6,3)	(10,7)	-	-	(59,8)
1/01/2019 (przekształcone)	6 253,8	900,9	425,8	87,5	41,1	71,9	1 527,2
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	157,7	157,7
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	91,4	91,4
Wykup przedmiotu leasingu	20,3	-	-	1,9	-	-	1,9
Rozliczenie środków trwałych w budowie	241,6	1,5	6,1	1,9	0,1	(251,2)	(241,6)
Dotacja do aktywów trwałych	(37,3)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	(15,3)	-	-	(0,3)	-	-	(0,3)
Likwidacja	(88,1)	(0,4)	(0,2)	(0,1)	-	-	(0,7)
Różnice kursowe	(3,1)	(0,5)	(0,2)	(0,1)	-	(0,1)	(0,9)
Pozostałe	0,4	-	-	(0,4)	-	-	(0,4)
31/03/2019	6 372,3	901,5	431,5	90,4	41,2	69,7	1 534,3
Skumulowane umorzenie							
1/01/2019 (zbadane)	(2 263,4)	(234,1)	(301,1)	(60,8)	(33,9)	-	(629,9)
Efekt wdrożenia MSSF 16	56,5	1,1	1,9	6,8	-	-	9,8
1/01/2019 (przekształcone)	(2 206,9)	(233,0)	(299,2)	(54,0)	(33,9)	-	(620,1)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(119,4)	(10,9)	(7,7)	(1,2)	(0,8)	-	(20,6)
Wykup przedmiotu leasingu	(3,7)	-	-	(1,2)	-	-	(1,2)
Sprzedaż	14,4	-	-	0,3	-	-	0,3
Likwidacja	85,7	0,4	0,2	0,1	-	-	0,7
Różnice kursowe	0,8	0,1	-	-	-	-	0,1
31/03/2019	(2 229,1)	(243,4)	(306,7)	(56,0)	(34,7)	-	(640,8)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2019 (zbadane)	(210,8)	(2,8)	(1,7)	-	-	(2,7)	(7,2)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Wykorzystanie odpisu	0,1	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe	0,1	-	-	-	-	-	-
31/03/2019	(210,6)	(2,8)	(1,7)	-	-	(2,7)	(7,2)
Wartość netto							
1/01/2019	3 836,1	665,1	124,9	33,5	7,2	69,2	899,9
31/03/2019	3 932,6	655,3	123,1	34,4	6,5	67,0	886,3

5.2 Prawa do użytkowania aktywów

Zmiana stanu prawa do użytkowania aktywów

3 miesiące zakończone 31/03/2020	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2020	450,6	767,0	23,7	18,5	1,7	1 261,5
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	10,9	9,8	0,2	0,4	-	21,3
Modyfikacje umów	3,0	10,7	-	-	-	13,7
Naprawy okresowe taboru	0,3	-	-	-	-	0,3
Zwrot przedmiotu leasingu	(0,3)	(4,9)	(0,1)	-	-	(5,3)
Pozostałe	(0,8)	0,6	-	-	-	(0,2)
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,9)	(0,3)	(0,1)	-	-	(1,3)
31/03/2020	462,8	782,9	23,7	18,9	1,7	1 290,0
Skumulowane umorzenie						
1/01/2020	(109,2)	(61,8)	(4,9)	(6,4)	(0,4)	(182,7)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(16,5)	(16,8)	(0,8)	(1,5)	(0,2)	(35,8)
Zwrot przedmiotu leasingu	0,1	1,0	-	-	-	1,1
Pozostałe	-	(0,5)	-	-	-	(0,5)
Różnice kursowe z przeliczenia	0,3	0,1	-	-	-	0,4
31/03/2020	(125,3)	(78,0)	(5,7)	(7,9)	(0,6)	(217,5)
Wartość netto						
1/01/2020	341,4	705,2	18,8	12,1	1,3	1 078,8
31/03/2020	337,5	704,9	18,0	11,0	1,1	1 072,5

3 miesiące zakończone 31/03/2019	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
Efekt wdrożenia MSSF 16	310,1	729,2	14,6	14,0	1,2	1 069,1
1/01/2019	310,1	729,2	14,6	14,0	1,2	1 069,1
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	24,6	1,7	-	6,0	-	32,3
Modyfikacje umów	(0,8)	1,0	-	-	-	0,2
Wykup przedmiotu leasingu	(20,3)	-	-	(1,9)	-	(22,2)
Pozostałe	-	(2,0)	-	-	-	(2,0)
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,4)	(0,2)	-	-	-	(0,6)
31/03/2019	313,2	729,7	14,6	18,1	1,2	1 076,8
Skumulowane umorzenie						
Efekt wdrożenia MSSF 16	(56,5)	(1,1)	(1,9)	(6,8)	-	(66,3)
1/01/2019	(56,5)	(1,1)	(1,9)	(6,8)	-	(66,3)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(11,9)	(14,7)	(0,7)	(0,8)	(0,1)	(28,2)
Wykup przedmiotu leasingu	3,7	-	-	1,2	-	4,9
Pozostałe	(0,2)	(0,9)	-	-	-	(1,1)
Różnice kursowe z przeliczenia	0,1	-	-	-	-	0,1
31/03/2019	(64,8)	(16,7)	(2,6)	(6,4)	(0,1)	(90,6)
Wartość netto						
1/01/2019	253,6	728,1	12,7	7,2	1,2	1 002,8
31/03/2019	248,4	713,0	12,0	11,7	1,1	986,2

5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Szczegółowe informacje o jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	31/03/2020	31/12/2019
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	1,1	0,9
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	20,4	20,3
Transgaz S.A.	6,3	6,1
Rentrans Cargo Sp. z o.o.	7,9	7,9
PKP CARGO CONNECT GmbH	0,3	0,4
AWT Rail SK a. s.	2,6	2,4
PRIMOL-RAIL d.o.o.	1,1	0,9
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	1,5	1,5
Razem	41,2	40,4

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Stan na początek okresu sprawozdawczego	40,4	47,3
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	0,5	0,8
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	0,3	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	41,2	48,1

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	31/03/2020	31/12/2019
Zapasy strategiczne	38,2	38,1
Tabor w trakcie kasacji	13,2	13,5
Pozostałe zapasy	104,1	114,2
Odpisy aktualizujące	(4,7)	(4,8)
Zapasy netto	150,8	161,0

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	31/03/2020	31/12/2019
Należności handlowe	770,9	739,5
Odpis aktualizujący należności	(143,3)	(145,2)
Razem	627,6	594,3
Aktywa długoterminowe	3,5	3,0
Aktywa krótkoterminowe	624,1	591,3
Razem	627,6	594,3



5.6 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	31/03/2020	31/12/2019
Aktywa finansowe		
Forwardy walutowe	-	7,4
Udziały w jednostkach nienotowanych	6,3	6,3
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie:		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	29,6	27,2
Wykup świadczeń przejazdowych	11,0	-
Ubezpieczenia	6,1	7,8
Usługi informatyczne	7,3	9,0
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	6,8	6,3
Inne	2,7	12,2
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	31,0	68,5
Inne	11,0	12,7
Aktywa niematerialne		
Licencje	25,3	24,7
Inne aktywa niematerialne	0,5	0,2
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	1,7	5,4
Razem	139,3	187,7
Aktywa długoterminowe	43,0	55,0
Aktywa krótkoterminowe	96,3	132,7
Razem	139,3	187,7

5.7 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	31/03/2020	31/12/2019
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	235,2	304,0
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	4,5	12,9
Pozostałe	10,0	21,6
Razem	249,7	338,5
Zobowiązania długoterminowe	153,4	157,0
Zobowiązania krótkoterminowe	96,3	181,5
Razem	249,7	338,5

5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Struktura rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

	31/03/2020	31/12/2019
Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia		
Odprawy emerytalne i rentowe	235,0	234,6
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	140,8	139,7
Świadczenia przejazdowe	37,0	36,9
Odprawy pośmiertne	8,8	8,8
Pozostałe świadczenia pracownicze		
Nagrody jubileuszowe	327,4	329,4
Pozostałe świadczenia pracownicze (niewykorzystane urlopy / premie)	52,0	34,8
Razem	801,0	784,2
Rezerwy długoterminowe	657,4	657,1
Rezerwy krótkoterminowe	143,6	127,1
Razem	801,0	784,2

5.9 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	31/03/2020	31/12/2019
Rezerwa na kary urzędów antymonopolowych	14,6	14,6
Rezerwa na rekultywację	5,3	5,4
Inne rezerwy	24,3	31,0
Razem	44,2	51,0
Rezerwy długoterminowe	4,2	5,4
Rezerwy krótkoterminowe	40,0	45,6
Razem	44,2	51,0

5.10 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	31/03/2020	31/12/2019
Zobowiązania finansowe		
Forwardy walutowe	5,8	-
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	39,2	40,5
Zobowiązania publicznoprawne	108,0	117,6
Rozrachunki z pracownikami	94,5	97,4
Otrzymane dotacje	0,3	0,3
Pozostałe rozrachunki ⁽¹⁾	18,7	4,6
Rozliczenia z tytułu VAT	4,7	4,0
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	1,1	-
Razem	272,3	264,4
Zobowiązania długoterminowe	1,3	-
Zobowiązania krótkoterminowe	271,0	264,4
Razem	272,3	264,4

⁽¹⁾ Na dzień 31 marca 2020 roku pozostałe rozrachunki obejmują głównie zobowiązania wobec Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych w kwocie 9,9 milionów złotych.



6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/03/2020	31/12/2019
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	<i>Nota 5.6</i>	-	7,4
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	<i>Nota 5.6</i>	6,3	6,3
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	<i>Nota 5.5</i>	627,6	594,3
Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych		0,5	0,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	<i>Nota 4.3</i>	313,4	550,4
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		11,6	11,6
Razem		959,4	1 170,5

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/03/2020	31/12/2019
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Instrumenty pochodne	<i>Nota 5.10</i>	5,8	-
Kredyty bankowe i pożyczki	<i>Nota 4.1</i>	507,4	469,7
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	<i>Nota 4.1</i>	1 098,1	1 156,5
Zobowiązania handlowe		430,5	414,9
Zobowiązania inwestycyjne	<i>Nota 5.7</i>	249,7	338,5
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	<i>Nota 4.1</i>	1 001,0	996,5
Razem		3 292,5	3 376,1

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

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2020 roku do 31 marca 2020 roku Grupa stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających było ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR/PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczoną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 31 marca 2020 roku Jednostka dominująca ustanowiła następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2035 roku. Na dzień 31 marca 2020 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 111,4 milionów EUR stanowiąca równowartość 507,4 milionów złotych.
- walutowe kontrakty forward. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2022 roku. Na dzień 31 marca 2020 roku wartość zobowiązań z tytułu wyceny instrumentu zabezpieczającego wynosiła 5,0 milionów złotych.

Pozycja obejmuje również wycenę w jednostce zależnej instrumentów zabezpieczających w postaci walutowych kontraktów forward na parze walut EUR/PLN będących zabezpieczeniem przyszłych przepływów pieniężnych. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do lipca 2020 roku. Na dzień 31 marca 2020 roku wartość zobowiązań z tytułu wyceny instrumentów zabezpieczających wynosiła 0,8 miliona złotych.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Hierarchia wartości godziwej

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

	31/03/2020		31/12/2019	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	-	-	7,4	-
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	6,3	-	6,3
Zobowiązania				
Instrumenty pochodne - kontrakty walutowe forward	5,8	-	-	-

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 5,6 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 31 marca 2020 roku oraz na dzień 31 grudnia 2019 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku nie wystąpiły transfery pomiędzy poziomem 2 i 3 w hierarchii wartości godziwej.



6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

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

3 miesiące zakończone 31/03/2020	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(0,6)	1,4	0,1	(7,9)	(9,4)	(16,4)
Różnice kursowe	-	10,2	-	(10,1)	(9,5)	(9,4)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	1,7	-	-	-	1,7
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,6)	-	(0,6)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	0,1	-	-	-	-	0,1
Zysk / (strata) brutto	(0,5)	13,3	0,1	(18,6)	(18,9)	(24,6)
Zmiana wyceny	(45,8)	-	-	-	-	(45,8)
Pozostałe całkowite dochody	(45,8)	-	-	-	-	(45,8)

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

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

3 miesiące zakończone 31/03/2019	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(0,2)	2,6	0,1	(6,2)	(9,2)	(12,9)
Różnice kursowe	-	-	-	(0,3)	(0,2)	(0,5)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	(0,5)	-	-	-	(0,5)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,4)	-	(0,4)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	1,4	-	-	-	-	1,4
Zysk / (strata) brutto	1,2	2,1	0,1	(6,9)	(9,4)	(12,9)
Zmiana wyceny	0,4	-	-	-	-	0,4
Pozostałe całkowite dochody	0,4	-	-	-	-	0,4

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2019 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 1,4 miliona złotych.

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2019 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 0,4 miliona złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązanimi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku Skarb Państwa był dla Grupy PKP CARGO podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązanymi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupą PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązanymi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 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: JSW, PGE, ENEA, Azoty, PGG oraz PKN Orlen. W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku najistotniejszymi dostawcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy PKN Orlen.

Transakcje z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP

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

	3 miesiące zakończone 31/03/2020		31/03/2020	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	19,0	0,3	608,3
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	1,2	5,2	0,4	1,6
Jednostki stowarzyszone	-	0,1	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	4,1	124,8	3,1	105,7

	3 miesiące zakończone 31/03/2019		31/12/2019	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	15,3	1,1	590,2
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	1,5	4,3	0,1	0,7
Jednostki stowarzyszone	-	0,1	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	2,6	148,7	2,6	52,0

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

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.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

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

Wynagrodzenia Członków Zarządu	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2020	3 miesiące zakończony 31/03/2019	3 miesiące zakończony 31/03/2020	3 miesiące zakończony 31/03/2019
Świadczenia krótkoterminowe	0,7	0,7	1,5	1,5
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	-	-	0,4
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	-	-	0,2
Razem	0,8	0,7	1,5	2,1

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2020	3 miesiące zakończony 31/03/2019	3 miesiące zakończony 31/03/2020	3 miesiące zakończony 31/03/2019
Świadczenia krótkoterminowe	0,3	0,3	0,4	0,6
Razem	0,3	0,3	0,4	0,6

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2020	3 miesiące zakończony 31/03/2019	3 miesiące zakończony 31/03/2020	3 miesiące zakończony 31/03/2019
Świadczenia krótkoterminowe	1,8	1,7	4,4	5,2
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	-	0,2	0,2
Razem	1,8	1,7	4,6	5,4

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2020 roku oraz w okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2019 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego Jednostki dominującej, jak i spółek zależnych Grupy PKP CARGO, nie zawierali z Grupą żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

	31/03/2020	31/12/2019
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	1 125,2	1 208,9
Razem	1 125,2	1 208,9

Na dzień 31 marca 2020 roku zobowiązania umowne dotyczące nabycia niefinansowych aktywów trwałych wynikają głównie z realizacji umów zawartych w poprzednich okresach. W ramach niniejszych umów Grupie zostało przyznane dofinansowanie ze środków pomocowych Unii Europejskiej w wysokości około 226 milionów złotych.



7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	31/03/2020	31/12/2019
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	120,0	115,1
Pozostałe zobowiązania warunkowe	112,3	114,0
Razem	232,3	229,1

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 31 marca 2020 roku Grupa jako zobowiązania warunkowe ujmuje gwarancje wystawione przez banki oraz towarzystwa ubezpieczeniowe na zlecenie jednostek wchodzących w skład Grupy PKP CARGO. Pozycja obejmuje głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych, wadia 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.

7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

Istotne zdarzenia po dniu bilansowym zostały opisane w **Nocie 1.4** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 20 maja 2020 roku.



Zarząd Jednostki dominującej

Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

Witold Bawor
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 20 maja 2020 roku

Kwartalna informacja finansowa
PKP CARGO S.A.
za okres 3 miesięcy
zakończony dnia 31 marca 2020 roku



KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Przychody z tytułu umów z klientami	743,6	959,7
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(109,7)	(144,0)
Usługi dostępu do infrastruktury	(126,3)	(147,5)
Pozostałe usługi	(74,3)	(81,0)
Koszty świadczeń pracowniczych	(338,9)	(328,6)
Pozostałe koszty	(42,4)	(44,9)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	2,7	(3,4)
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	54,7	210,3
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(157,7)	(141,3)
Zysk/(strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(103,0)	69,0
Przychody i (koszty) finansowe	(21,2)	(14,8)
Zysk/(strata) przed opodatkowaniem	(124,2)	54,2
Podatek dochodowy	21,8	(12,5)
ZYSK/(STRATA) NETTO	(102,4)	41,7
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY		
Wycena instrumentów zabezpieczających	(44,2)	0,1
Podatek dochodowy	8,4	-
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(35,8)	0,1
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(35,8)	0,1
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(138,2)	41,8
Zysk/(strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)		
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917
Zysk/(strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(2,29)	0,93

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/03/2020	31/12/2019
AKTYWA		
Tabor kolejowy	3 850,1	3 892,3
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	493,8	492,9
Prawa do użytkowania aktywów	699,8	704,0
Inwestycje w jednostkach powiązanych	807,0	807,0
Należności leasingowe	19,5	19,7
Aktywa finansowe	5,6	7,4
Pozostałe aktywa	27,8	39,9
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	96,0	67,3
Aktywa trwałe razem	5 999,6	6 030,5
Zapasy	76,2	79,2
Należności handlowe	368,0	391,4
Należności leasingowe	1,3	1,2
Należności z tytułu podatku dochodowego	57,0	50,8
Aktywa finansowe	23,0	4,8
Pozostałe aktywa	63,2	82,4
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	199,1	380,0
Aktywa obrotowe razem	787,8	989,8
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	22,1	-
AKTYWA RAZEM	6 809,5	7 020,3
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA		
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	744,7	744,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	(97,6)	(61,8)
Zyski zatrzymane	185,8	288,2
Kapitał własny razem	3 072,2	3 210,4
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 896,2	1 920,0
Zobowiązania inwestycyjne	150,1	153,6
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	585,2	585,4
Pozostałe zobowiązania finansowe	1,3	-
Zobowiązania długoterminowe razem	2 632,8	2 659,0
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	342,2	336,5
Zobowiązania handlowe	289,9	233,5
Zobowiązania inwestycyjne	123,9	249,5
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	111,8	100,1
Pozostałe rezerwy	27,4	33,4
Pozostałe zobowiązania finansowe	3,6	2,2
Pozostałe zobowiązania	205,7	195,7
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 104,5	1 150,9
Zobowiązania razem	3 737,3	3 809,9
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 809,5	7 020,3

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Pozostałe składniki kapitału własnego						Kapitał własny razem
	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających	Zyski zatrzymane	
1/01/2020	2 239,3	744,7	(12,2)	(55,8)	6,2	288,2	3 210,4
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(102,4)	(102,4)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(35,8)	-	(35,8)
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(35,8)	(102,4)	(138,2)
31/03/2020	2 239,3	744,7	(12,2)	(55,8)	(29,6)	185,8	3 072,2
1/01/2019 (zbadane)	2 239,3	596,7	(12,9)	(18,4)	(1,4)	511,3	3 314,6
Zmiany wynikające z wdrożenia MSSF 16	-	-	-	-	-	0,4	0,4
1/01/2019 (przekształcone)	2 239,3	596,7	(12,9)	(18,4)	(1,4)	511,7	3 315,0
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	41,7	41,7
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	0,1	-	0,1
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	0,1	41,7	41,8
31/03/2019	2 239,3	596,7	(12,9)	(18,4)	(1,3)	553,4	3 356,8

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	3 miesiące zakończone 31/03/2020	3 miesiące zakończone 31/03/2019
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej		
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(124,2)	54,2
Korekty		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	157,7	141,3
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	14,0	10,9
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,3	0,1
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(3,8)	(7,5)
Zmiany w kapitale obrotowym	110,2	(21,3)
Pozostałe korekty	(5,7)	0,2
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	148,5	177,9
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(234,5)	(243,8)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	4,0	0,4
Wpływy / (wydatki) z tytułu lokat bankowych powyżej 3 miesięcy	-	200,0
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	1,4	2,5
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(229,1)	(40,9)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej		
Wydatki z tytułu leasingu	(19,1)	(19,6)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	18,2	-
Spłata kredytów / pożyczek	(72,5)	(56,3)
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(12,1)	(9,8)
Dotacje otrzymane	11,3	37,1
Wpływy / (wypływy) w ramach cash pool	(25,3)	(25,5)
Pozostałe wpływy / (wydatki) dotyczące działalności finansowej	(0,8)	(0,4)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(100,3)	(74,5)
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(180,9)	62,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	380,0	222,4
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	199,1	284,9
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>31,1</i>	<i>20,0</i>

Pozostałe informacje
do skonsolidowanego raportu kwartalnego
Grupy Kapitałowej **PKP CARGO**
za I kwartał 2020 roku



POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO ZA I KWARTAŁ 2020 ROKU

1. Wstęp	4
2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	5
2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	5
2.2 Jednostki podlegające konsolidacji	7
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	24
4.3 Pozostałe usługi	35
4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia	36
4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO	37
4.6 Istotne informacje i zdarzenia.....	38
5. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	39
5.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	39
5.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	48
5.3 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	49
5.4 Informacje o majątku produkcyjnym	49
6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	51
6.1 Stan epidemii, wprowadzone obostrzenia oraz ich wpływ na działalność Grupy PKP CARGO.....	51
6.2 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	52
6.3 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi	52
6.4 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek.....	52
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	52

SPIS TABEL

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	8
Tabela 2 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	9
Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	11
Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	12
Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	12
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu	13
Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	13
Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 marca 2020 r. oraz na dzień przekazania raportu	13
Tabela 9 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające	14
Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	14
Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w 2019 r.	28
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2020 r. i 2019 r.	32
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2020 r. i 2019 r.	32
Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za I kwartał 2020 r. i 2019 r.	33
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za I kwartał 2020 r. w porównaniu do I kwartału 2019 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)	37
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	39
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	40
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r.	46
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2020 r. oraz 31.12.2019 r.	50

SPIS RYSUNKÓW




Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.03.2020 r.	6
Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 31.03.2020 r.	6
Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 31.03.2020 r.	10
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2014-2019 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2020-2022 - dane niewyrównane sezonowo.....	16
Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2014-2019 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2020-2022 – dane niewyrównane sezonowo.....	17
Rysunek 6 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA w porównaniu do RB ...	21
Rysunek 7 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).....	21
Rysunek 8 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mln ton).....	25
Rysunek 9 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mld tkm).....	25
Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2020	26
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2020	26
Rysunek 12 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2020 r.	27
Rysunek 13 Udziały gałęzi transportu w czeskim rynku przewozów towarowych w 2019 r.	28
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2019 (mln ton)	29
Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2019 (mld tkm)	29
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2019	30
Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2019	30
Rysunek 18 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I kwartale 2020 r. (btkm)	31
Rysunek 19 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2020 r. oraz 2019 r.	36
Rysunek 20 Wynik EBIT w okresie 3 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (w mln zł)	41
Rysunek 21 Struktura aktywów Grupy PKP CARGO – stan na 31.03.2020 r. oraz 31.12.2019 r.	42
Rysunek 22 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 3 miesięcy 2020 r. (w mln zł).....	42
Rysunek 23 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO – stan na 31.03.2020 r. oraz 31.12.2019 r.....	43
Rysunek 24 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2020 r. (w mln zł)	44
Rysunek 25 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2020 r. (w mln zł)	45
Rysunek 26 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 31.03.2020 r. oraz 31.12.2019 r.	50

1. Wstęp

Szanowni Państwo,

W pierwszym kwartale 2020 roku utrzymywała się dekonjunktura na rynku kolejowych przewozów towarowych, którą pogłębił wybuch epidemii koronawirusa. Dlatego Grupa PKP CARGO odnotowała pogorszenie wskaźników finansowych. Przychody z tytułu umów z klientami nieznacznie przekroczyły 1 mld zł, EBITDA wyniosła 90 mln zł, pierwszy kwartał zamknął się wynikiem EBIT w wysokości -105,6 mln zł, a strata netto sięgnęła 114,4 mln zł.



PRZYCHODY Z TYTUŁU UMÓW Z KLIENTAMI	1 035,7 mln zł	
EBITDA	90,0 mln zł	
WYNIK NETTO	-114,4 mln zł	

2. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

2.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO¹

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

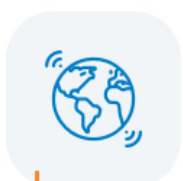
Grupa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE: Litwie, Słowacji, Węgrzech, Słowenii, Austrii, Czechach, Niemczech, Holandii i Polsce.



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



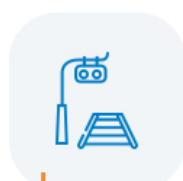
**USŁUGI
INTERMODALNE**



**USŁUGI
SPEDYCYJNE**
(KRAJOWE I
MIĘDZYNARODOWE)



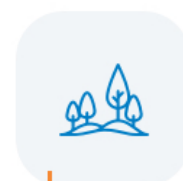
**USŁUGI
TERMINALOWE**



**USŁUGI
BOCZNIOWE
I TRAKCYJNE**



**NAPRAWA I
SERWIS
TABORU
KOLEJOWEGO**



**USŁUGI
REKULTYWACYJNE**

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

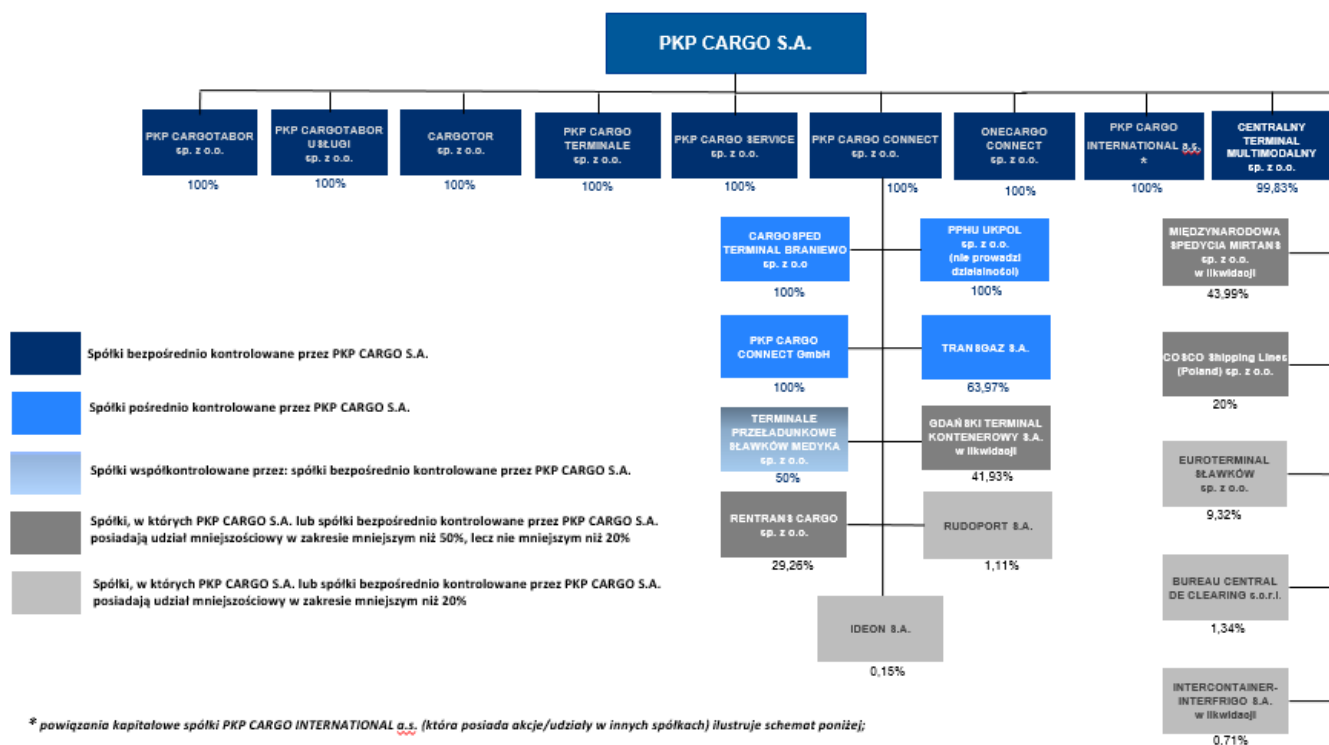
- Spółce, Jednostce dominującej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A.,
- Grupie PKP CARGO, Grupie czy też Grupie Kapitałowej należy przez to rozumieć PKP CARGO S.A. i podmioty od niej zależne łącznie.

² Urząd Transportu Kolejowego

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

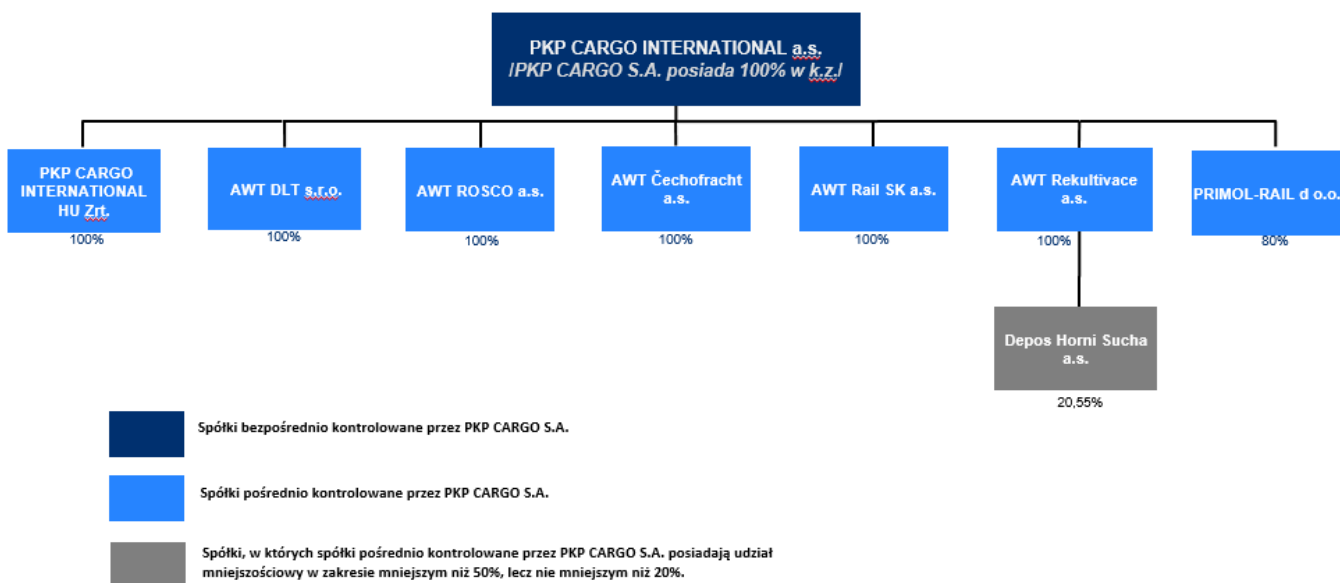
Poniższy schemat przedstawia strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje - na dzień 31 marca 2020 r.:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.03.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2 Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 31.03.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

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

- Ze skutkiem na dzień 1 stycznia 2020 r. doszło do transgranicznego połączenia spółki AWT Reaktivace a.s. z siedzibą w Havířov (Czechy) (jako spółki przejmującej) ze swoją jednoosobową spółką zależną – AWT Reaktivace PL sp. z o.o. z siedzibą w Cieszynie (jako spółką przejmowaną). W wyniku powyższego, AWT Reaktivace PL sp. z o.o. została rozwiązana bez likwidacji (zakończyła swój byt prawny), w związku z czym z dniem 1 stycznia 2020 r. przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO.
- W dniu 13 stycznia 2020 r. zostało zarejestrowane podwyższenie kapitału zakładowego spółki Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o., w wyniku którego kapitał zakładowy spółki wzrósł do kwoty 1 500 000 zł, a jednocześnie nastąpiła zmiana struktury kapitałowej tej spółki i rozłożenia głosów na Zgromadzeniu Wspólników. Obecnie struktura kapitałowa przedstawia się następująco: PKP CARGO S.A. posiada 99,83% (spółka zatem ponownie stała się spółką zależną od PKP CARGO), a PKP S.A. posiada 0,17%.
- Ze skutkiem na dzień 10 lutego 2020 r. spółka AWT Rail HU Zrt. (w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym) zmieniła firmę i aktualnie funkcjonuje pod firmą PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. z siedzibą w Budapeszcie.
- W dniu 6 maja 2020 r., została wyrażona zgoda przez jedynego akcjonariusza (tj. PKP CARGO S.A.) spółki PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., na dokonanie przez tę spółkę, jako jedynego akcjonariusza swojej spółki zależnej tj. AWT Rail SK a.s., zmiany nazwy (firmy) spółki zależnej na PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.



2.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31 marca 2020 r., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

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

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w **Nocie 5.3** Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31 marca 2020 roku.

3. Informacje dotyczące Jednostki dominującej

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

ZARZĄD

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

1. ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.);
2. ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.);
3. Statutu PKP CARGO S.A. (tekst jednolity przyjęty Uchwałą Nr 1888/VII/2019 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 05 lipca 2019 roku);
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą Nr 47/2018 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 7 lutego 2018 r. i Uchwałą Nr 1722/VI/2018 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 26 lutego 2018 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 Spółki. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu. Do składania oświadczeń woli Spółki upoważnieni są dwaj Członkowie Zarządu działający łącznie lub Członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

Sposób funkcjonowania zarządu

Szczegółowy tryb działania Zarządu opisany jest w Regulaminie Zarządu. Regulamin ten uchwała Zarząd i zatwierdza Rada Nadzorcza Spółki. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Zarządu, Zarząd podejmuje decyzje w formie uchwał. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu i mogą być podejmowane, tylko jeśli wszyscy członkowie Zarządu zostali prawidłowo zawiadomieni o posiedzeniu Zarządu. Zgodnie z Regulaminem, w przypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami „wstrzymującymi się”, głos decydujący posiada Prezes Zarządu.

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

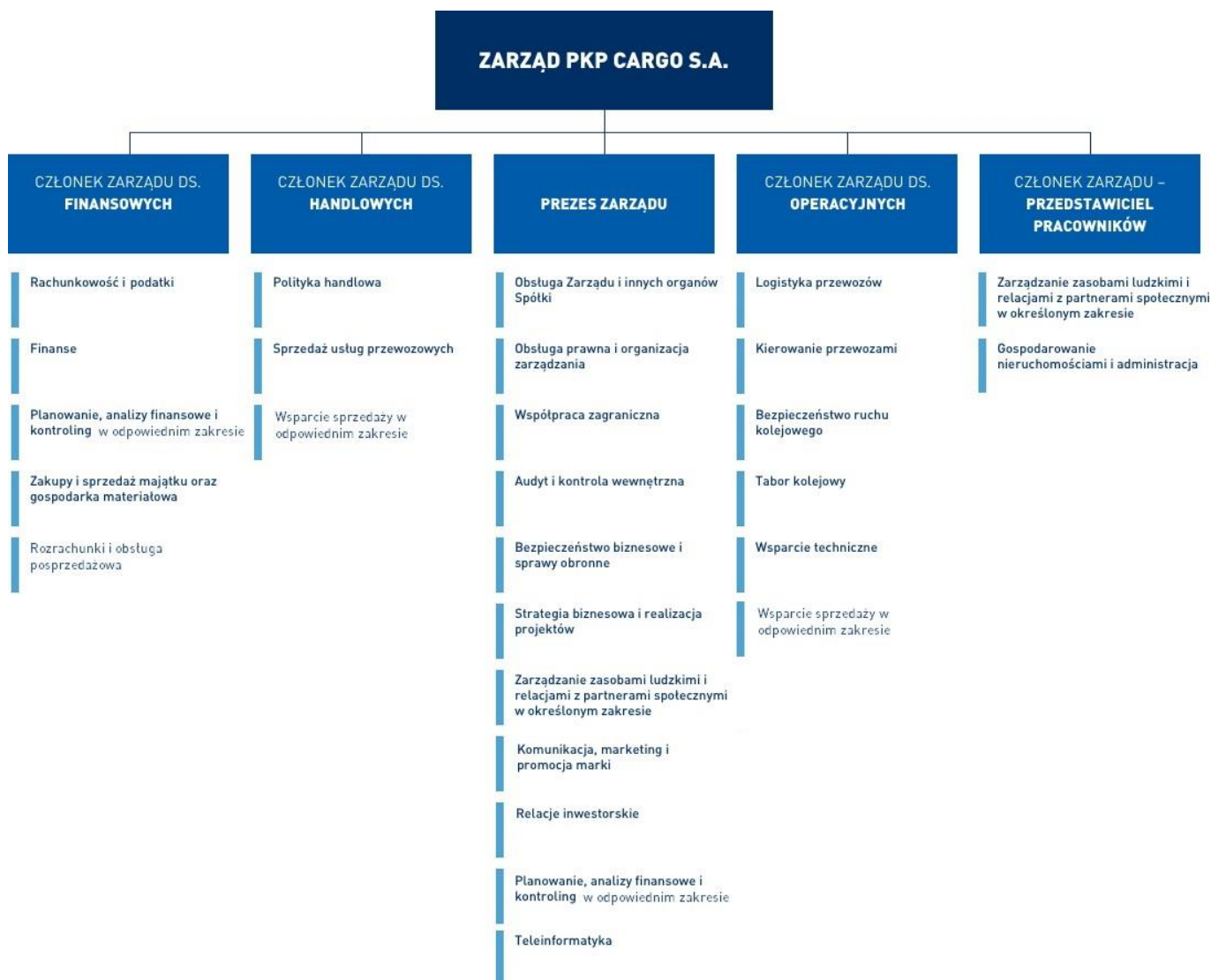
Tabela 2 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do dnia przekazania raportu

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

Źródło: Opracowanie własne

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

Rysunek 3 Obowiązki i odpowiedzialności Członków Zarządu Jednostki dominującej stan na dzień 31.03.2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

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

RADA NADZORCZA

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

Kompetencje Rady Nadzorczej

Rada Nadzorcza sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich dziedzinach jej działalności. Ponadto do jej kompetencji oprócz spraw zastrzeżonych przepisami Kodeksu Spółek Handlowych lub innych ustaw w I kwartale 2020 roku należało m. in. wyrażanie zgody na wypłatę przez Zarząd Spółki zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego, powoływanie i odwoływanie Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu, ustalanie liczby członków Zarządu, wyrażanie zgody na utworzenie i likwidację oddziału Spółki, opiniowanie wniosków Zarządu Spółki przedkładanych Walnemu Zgromadzeniu.

Sposób funkcjonowania Rady Nadzorczej

Szczegółowy tryb działania Rady Nadzorczej określa uchwalony przez Radę Nadzorczą - Regulamin Rady Nadzorczej Spółki. W świetle postanowień ww. Regulaminu, Rada Nadzorcza podejmuje decyzje w formie uchwał. Do ważności uchwał Rady Nadzorczej jest wymagane zaproszenie na posiedzenie wszystkich i obecność co najmniej połowy jej członków, w tym Przewodniczącego lub Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają zwykłą większością głosów. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami „wstrzymującymi się” decyduje głos Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady w sprawie zawieszenia w czynnościach członków Zarządu lub Zarządu wymagają zgody Przewodniczącego Rady. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podejmowane również bez odbycia posiedzenia, z wyłączeniem uchwał w sprawach wyboru Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej, powołania członka Zarządu oraz odwołania i zawieszenia tych osób w czynnościach. Rada Nadzorcza odbywa swoje posiedzenia, co najmniej raz na dwa miesiące.

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

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

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

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

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	26.03.2018 r.	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	06.03.2017 r.	nadal
Mirosław Antonowicz	Członek Rady Nadzorczej	01.06.2017 r.	nadal
	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	27.06.2017 r.	nadal
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	11.05.2016 r.	nadal
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.*	nadal
Małgorzata Kryszkiewicz	Członek Rady Nadzorczej	17.12.2015 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	07.06.2018 r.	nadal
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	01.05.2018 r.	nadal
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	20.05.2016 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Rady Nadzorczej	14.03.2017 r.	nadal

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

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołuje Komitet Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech członków Rady Nadzorczej, z tym zastrzeżeniem, że większość członków Komitetu Audytu w tym jego Przewodniczący spełnia kryteria niezależności i jest powołana w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. Przynajmniej jeden członek Komitetu Audytu posiada kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych oraz przynajmniej jeden członek Komitetu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka lub poszczególni członkowie Komitetu Audytu w określonych zakresach posiadają wiedzę i umiejętności z zakresu tej branży. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej, monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego, w tym zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej, w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażenie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług będących badaniem, rekomendowanie Walnemu Zgromadzeniu firmy audytorskiej do badania sprawozdań finansowych, do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami: Polityką i Procedurą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO oraz Polityką świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci.

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

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

* dzień odbycia ZWZ PKP CARGO S.A. - zakończenie VI kadencji RN PKP CARGO S.A., dzień powołania składu Komitetu Audytu RN PKP CARGO S.A. VII kadencji
 Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. NOMINACJI

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

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

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

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. STRATEGII

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

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

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

Źródło: Opracowanie własne

3.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Źródło: Opracowanie własne

3.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów

Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 marca 2020 r. oraz na dzień przekazania raportu

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ⁽¹⁾	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	7 751 187	17,31%	7 751 187	17,31%
Aviva OFE ⁽³⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	19 913 165	44,46%	19 913 165	44,46%
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 21.06.2018 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 23 marca 2020 r., tj. dnia przekazania raportu za 2019 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

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

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Czesław Warsewicz	2 500
Leszek Borowiec	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46
wg stanu na dzień 23.03.2020 r.	
Czesław Warsewicz	2 500
Leszek Borowiec	0
Grzegorz Fingas	0
Witold Bawor	46
Zenon Kozendra	46

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 23 marca 2020 r., tj. dnia przekazania raportu za 2019 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

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

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej
wg stanu na dzień przekazania raportu	
Krzysztof Mamiński	0
Mirosław Antonowicz	0
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Dariusz Górski	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
Paweł Sosnowski	0
wg stanu na dzień 23.03.2020 r.	
Krzysztof Mamiński	0
Mirosław Antonowicz	0
Krzysztof Czarnota	70
Zofia Dzik	0
Dariusz Górski	0
Małgorzata Kryszkiewicz	0
Tadeusz Stachaczyński	0
Władysław Szczepkowski	0
Jerzy Sośnierz	70
Paweł Sosnowski	0

Źródło: Opracowanie własne

4. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1 Otoczenie makroekonomiczne



Polska gospodarka

Od połowy 2018 r. tempo wzrostu gospodarczego w Polsce systematycznie obniża się r/r. W IV kwartale 2019 r. dynamika realnego wzrostu PKB wyniosła 3,2% r/r, tj. była najniższa od końca 2016 r.² Pomimo pewnych symptomów ożywienia aktywności na początku 2020 r. (m.in. w przetwórstwie przemysłowym i sektorze budowlanym), w I kwartale 2020 r. polska gospodarka hamowała – na co wpływ miała przede wszystkim rozlewająca się w kraju i zagranicą pandemia COVID-19.³ Rozwój globalnej epidemii (zarówno w kontekście liczby zakażonych, jak i związanych z nią obostrzeń natury ekonomicznej) będzie kluczowym czynnikiem determinującym skalę aktywności gospodarczej w Polsce w horyzoncie nadchodzących kwartałów.

Ostateczny długofalowy wpływ epidemii na procesy gospodarcze jest obecnie trudny do oszacowania (zależy m.in. od czasu obowiązywania i skali wprowadzonych ograniczeń aktywności ekonomicznej czy też w poruszaniu się). Zgodnie z bazowym scenariuszem Międzynarodowego Funduszu Walutowego (zakładającym stopniowy powrót do normalnego poziomu aktywności w II połowie 2020 r.), w 2020 r. globalny PKB skurczy się aż o -3,0% r/r (wobec projekcji ze stycznia 2020 r. zakładającej wzrost o +3,3% r/r).⁴ W rezultacie, ekonomiści MFW szacują, że – uwzględniając dodatkowo zarówno popytowy, jak i podażowy charakter kryzysu, a także jego prawdziwie globalny charakter – będzie to największe załamanie gospodarki światowej od czasu Wielkiego Kryzysu na przełomie lat 20 i 30 XX wieku (przykładowo, w okresie kryzysu finansowego w latach 2008-2009 globalny PKB spadł o zaledwie 0,1% r/r).⁵ Choć w scenariuszu bazowym analitycy MFW spodziewają się w 2021 r. odbicia dynamiki światowego PKB, to tempo powrotu do ścieżki wzrostu pozostanie silnie zróżnicowane pomiędzy krajami. W konsekwencji, poziom globalnego PKB z 2019 r. może zostać osiągnięty dopiero w perspektywie 2-3 lat.⁶

W aktualnie dostępnych realnych danych o aktywności ekonomicznej w Polsce (produkcja przemysłowa, produkcja budowlana, sprzedaż detaliczna) za I kwartał 2020 r. nie widać jeszcze pełnego wpływu koronawirusa na procesy ekonomiczne – w styczniu i lutym 2020 r. zaobserwowano symptomy ożywienia, a dynamika r/r produkcji przemysłowej i produkcji budowlano-montażowej przyspieszyła w stosunku do wartości notowanych w IV kwartale 2019 r.⁷ Jednocześnie marzec 2020 r. przyniósł silne pogorszenie koniunktury, z silnym spadkiem dynamiki r/r produkcji przemysłowej i - zwłaszcza - realnej sprzedaży detalicznej, co było związane z wprowadzonymi przez polski rząd obostrzeniami i załamaniem globalnych łańcuchów dostaw.⁸ W I kwartale 2020 r. dynamika realna PKB w Polsce (niemyrównana sezonowo) według szybkiego szacunku GUS obniżyła się do 1,9% r/r⁹ (wobec 4,8% w analogicznym okresie 2019r.) Prawdopodobnie w kierunku spadku PKB oddziaływała konsumpcja gospodarstw domowych (z ujemną dynamiką r/r notowaną po raz pierwszy od 2013 r.), podczas gdy mniej wrażliwy na gwałtowne zmiany koniunktury popyt inwestycyjny, spożycie publiczne oraz eksport netto wpływały stabilizująco na tempo wzrostu gospodarczego.

² Główny Urząd Statystyczny

³ Główny Urząd Statystyczny

⁴ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

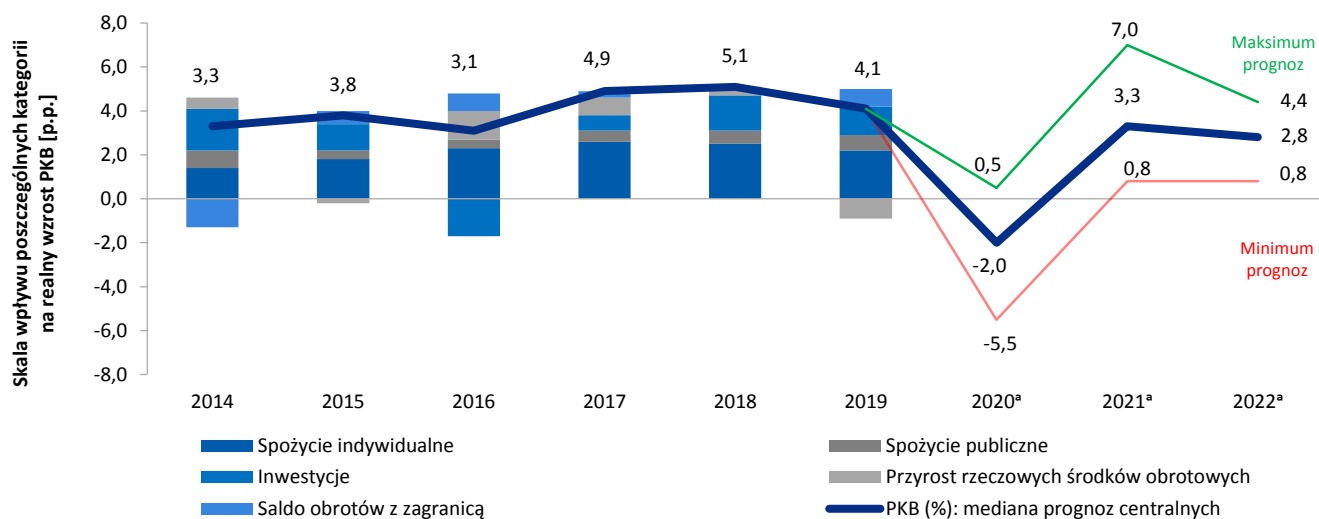
⁵ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

⁶ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁸ Główny Urząd Statystyczny

⁹ Główny Urząd Statystyczny

Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2014-2019 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2020-2022 - dane niewyrównane sezonowo


a – mediana prognoz z ankiety makroekonomicznej Narodowego Banku Polskiego; dane bez dekompozycji

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

Pandemia COVID-19 i jej bardzo silny wpływ na aktywność ekonomiczną przełożyły się na znaczną negatywną rewizję prognoz wzrostu gospodarczego w Polsce. Zgodnie z wynikami ankiety makroekonomicznej NBP z końca marca 2020 r., w 2020 r. ekonomiści spodziewają się pierwszej od lat 90 XX wieku recesji gospodarczej w Polsce, z dynamiką PKB na poziomie -2,0% r/r (wobec +3,4% r/r w ankiecie NBP z grudnia 2019 r.).¹⁰ Jednocześnie w kolejnych latach oczekują oni powrotu krajowego PKB na ścieżkę wzrostu, a dynamika wzrostu gospodarczego wyniesie ich zdaniem 3,3% r/r w 2021 r. (korekta o +0,1 p.p. względem ankiety z grudnia 2019 r.) i 2,8% r/r w 2022 r.¹¹ Powyższe szacunki są jednak obciążone bardzo dużą niepewnością, co jest widoczne m.in. w dużym (i wyraźnie większym niż w poprzednich edycjach ankiety) zróżnicowaniu prognoz pomiędzy poszczególnymi analitykami.¹² Kluczowym czynnikiem wpływającym na przyszłą ścieżkę PKB jest czas trwania wprowadzonych w gospodarce obostrzeń natury ekonomicznej. Zgodnie z szacunkami Federacji Pracodawców Polskich, każdy miesiąc ograniczenia aktywności w obecnej formie przekłada się na spadek polskiego PKB o około 2,6-2,7%.¹³

Według ankietowanych przez NBP ekonomistów, z uwagi na genezę i globalny zasięg kryzysu do spadku polskiego PKB w 2020 r. będą przyczyniały się jego wszystkie kluczowe komponenty: konsumpcja gospodarstw domowych, inwestycje (zarówno prywatne, jak i sektora publicznego) czy też eksport netto. Na silny spadek dynamiki PKB w Polsce w 2020 r. wskazują również najnowsze projekcje Ministerstwa Finansów (-3,4% r/r) oraz Międzynarodowego Funduszu Walutowego (-4,6% r/r) z kwietnia 2020 r.¹⁴ Od 2021 r. odbicie wzrostu gospodarczego będzie ich zdaniem napędzał przede wszystkim pozytywny wkład salda handlu zagranicznego (wspartego przez osłabienie kursu walutowego czy spodziewane programy stymulacyjne w UE). Konsumpcja gospodarstw domowych (która w ostatnich latach była głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego), a także inwestycje będą powracały do ścieżki wzrostu znacznie wolniej (m.in. z uwagi na skokowy wzrost bezrobocia, spadek dochodów rozporządzalnych, zmiany struktury wydatkowej, potrzebę odbudowy oszczędności, utrzymującą się w otoczeniu makroekonomicznym niepewność oraz pozrywane globalne łańcuchy wartości dodanej).

W najbliższych kwartałach ankietowani przez NBP analitycy oczekują również przyspieszenia dynamiki wzrostu inflacji cen konsumenta (CPI) w Polsce do średniego poziomu 3,3% r/r w 2020 r. (rewizja o -0,1 p.p. wobec ankiety z grudnia 2019 r.), a następnie jej spadku do 2,3% w 2021 r. (korekta o -0,3 p.p. względem ankiety z grudnia 2019 r.) i następującej po tym stabilizacji w okolicy celu inflacyjnego (2,5%) w 2022 r.¹⁵ Obniżka ścieżki PKB w Polsce wynika przede wszystkim z oczekiwanego silnego dezinflacyjnego wpływu recesji w krajowej gospodarce (zanik presji płacowej i popytowej), a także niższych cen paliw. Droższa żywność oraz podwyżki cen administrowanych będą natomiast prawdopodobnie wciąż oddziaływać w kierunku wzrostu cen.¹⁶

¹⁰ Narodowy Bank Polski

¹¹ Narodowy Bank Polski

¹² Narodowy Bank Polski

¹³ Federacja Pracodawców Polskich

¹⁴ Ministerstwo Finansów, Międzynarodowy Fundusz Walutowy

¹⁵ Narodowy Bank Polski

¹⁶ Narodowy Bank Polski



Czeska gospodarka

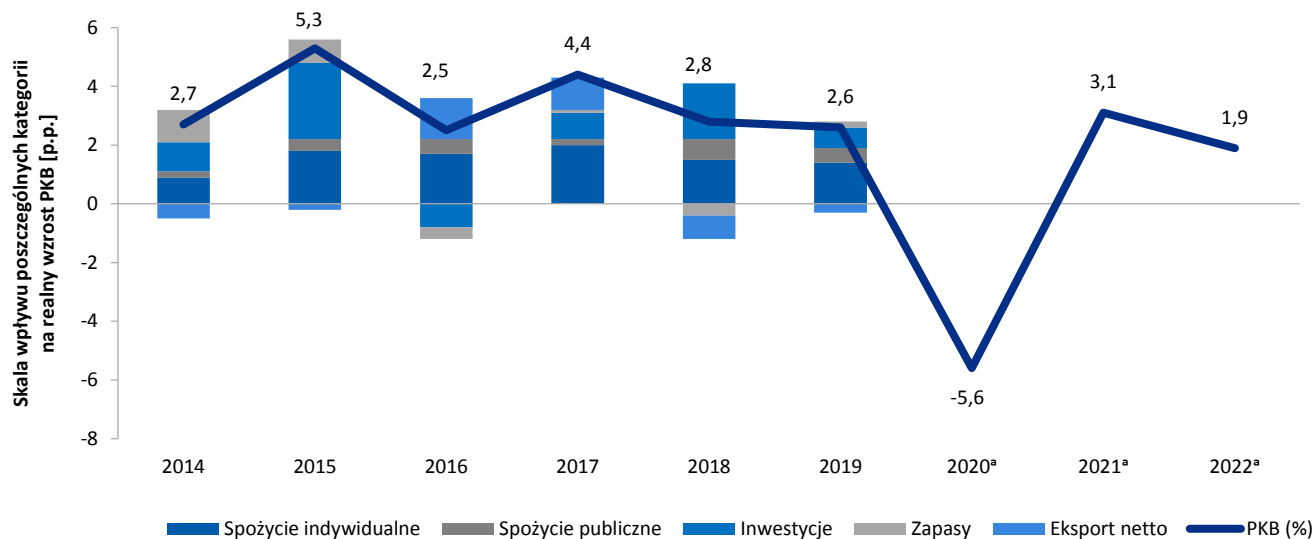
Od początku 2019 r. dynamika czeskiego PKB systematycznie obniża się. Według danych Czeskiego Urzędu Statystycznego, w IV kwartale 2019 r. tempo wzrostu gospodarczego spadło do 2,0% r/r (z 2,5% r/r w III kwartale 2019 r.), tj. ukształtowało się na najniższym poziomie od końca 2016 r.¹⁷ Choć aktualnie dostępne są wyłącznie szacunkowe dane z realnej sfery gospodarki, można spodziewać się, że czeska gospodarka - jako istotny podmiot międzynarodowego łańcucha dostaw - została również mocno dotknięta skutkami rozwijającej się w otoczeniu makroekonomicznym pandemii koronawirusa. Biorąc pod uwagę dostępne badania koniunktury ekonomicznej, a także uwzględniając sektorową specyfikę gospodarki (m.in. istotny udział przemysłu automotive), ekonomiści czeskiego Ministerstwa Finansów spodziewają się, że w I kwartale 2020 r. czeski PKB skurczył się o -0,9% r/r¹⁸. Byłby to tym samym pierwszy kwartalny ujemny odczyt PKB od 2013 r.¹⁹

Zdaniem ekonomistów czeskiego Ministerstwa Finansów, do spadku PKB w I kwartale 2020 r. przyczyniły się głównie:

- eksport netto - zarówno eksport, jak i import prawdopodobnie wykazały w tym okresie ujemną dynamikę wzrostu, przy czym zdaniem analityków tempo spadku eksportu było wyraźnie wyższe (co wynikało m.in. z obserwowanego w otoczeniu makroekonomicznym spadku popytu i silnych zaburzeń aktywności w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw)²⁰,
- inwestycje, zarówno sektora prywatnego, jak i publicznego²¹.

W I kwartale 2020 r. ujemną kontrybucję do PKB wnieśli również zapasy. Według analityków Ministerstwa Finansów, pozytywnie na wzrost PKB wpływał natomiast w tym okresie popyt konsumpcyjny, zarówno ze strony gospodarstw indywidualnych (m.in. ostatnie podwyżki emerytur), jak i sektora publicznego (m.in. wzrost zatrudnienia i wydatków pośrednich, a także wyższe świadczenia społeczne) - choć również w jego przypadku dynamika wzrostu r/r silnie wyhamowała względem poprzednich kwartałów.²²

Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2014-2019 wraz z jego dekompozycją oraz prognoza na lata 2020-2022 – dane niewyrównane sezonowo



a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Ministerstwa Finansów – Kwiecień 2020 r.; dane bez dekompozycji

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

¹⁷ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

¹⁸ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej, dane wyrównane sezonowo

¹⁹ Czeski Urząd Statystyczny

²⁰ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²¹ Czeski Urząd Statystyczny

²² Czeski Urząd Statystyczny

Globalna epidemia COVID-19 (i jej silny negatywny wpływ na procesy ekonomiczne) przełożyła się na znaczną rewizję prognoz makroekonomicznych czeskiego Ministerstwa Finansów opublikowanych w kwietniu 2020 r. względem projekcji ze stycznia 2020 r. Jednocześnie ekonomiści czeskiego Ministerstwa Finansów zasygnalizowali, że ostateczny wpływ epidemii koronawirusa na procesy gospodarcze w Czechach i otoczeniu ekonomicznym jest obecnie bardzo trudny do skwantyfikowania i będzie zależał od wielu czynników (m.in. dalszej ścieżki zakażeń, rozwoju pandemii w gospodarkach rozwijających się, a także daty zniesienia administracyjnych obostrzeń wprowadzonych w celu spłaszczenia ścieżki pandemii)²³. W bazowym scenariuszu, analitycy czeskiego Ministerstwa Finansów zakładają kumulację negatywnych efektów gospodarczych w II kwartale 2020 r., a następnie stopniowe odbicie i przyspieszenie procesów ekonomicznych. Jednocześnie tempo ożywienia gospodarczego będzie umiarkowane - ich zdaniem, w wartościach bezwzględnych PKB w Czechach i wielu innych krajach europejskich powróci do poziomu z 2019 r. dopiero w perspektywie kilku lat²⁴.

Ekonomiści czeskiego Ministerstwa prognozują, że w 2020 r. gospodarka Czech skurczy się o -5,6% r/r - znacznie mocniej niż w okresie globalnego kryzysu finansowego w 2009 r. (-4,8% r/r) i jednocześnie najsilniej w historii prowadzonych przez Czeski Urząd Statystyczny obserwacji (od 1995 r.).²⁵ W kolejnych latach analitycy spodziewają się lekkiego odbicia dynamiki czeskiego PKB o 3,1% r/r w 2021 r. i 1,9% r/r w 2022 r.²⁶ Według ekonomistów czeskiego Ministerstwa Finansów, do skurczenia PKB w 2020 r. przyczynią się wszystkie jego kluczowe komponenty: eksport netto (czynniki spadku: m.in. bardzo silne pogorszenie koniunktury w otoczeniu makroekonomicznym i pozrywane globalne łańcuchy dostaw), inwestycje oraz konsumpcja gospodarstw domowych (czynniki spadku: spadek realnych dochodów rozporządzalnych oraz wzrost bezrobocia)²⁷. Spadek czeskiego PKB powinno natomiast lekko amortyzować spożycie publiczne (czynniki: wzrost zatrudnienia i wydatków pośrednich)²⁸. Jednocześnie w latach 2021-2022 analitycy czeskiego Ministerstwa Finansów oczekują dodatniej dynamiki wzrostu w przypadku wszystkich wymienionych powyżej komponentów PKB, a głównym czynnikiem wzrostu gospodarczego będzie ich zdaniem popyt krajowy (konsumpcja i inwestycje)²⁹.

W 2020 r. ekonomiści czeskiego Ministerstwa Finansów spodziewają się wzrostu średniorocznej inflacji cen konsumenta (CPI) do poziomu 3,2% z 2,8% w 2019 r., przy czym jednocześnie w II połowie 2020 r. prawdopodobny jest stopniowy spadek dynamiki inflacji³⁰. Głównymi czynnikami wzrostu cen w 2020 r. będą ich zdaniem m.in. droższa żywność, dalszy wzrost jednostkowych kosztów pracy, podwyżki cen administrowanych (m.in. prądu) oraz osłabienie korony czeskiej (zwiększające ceny dóbr importowanych)³¹. W 2021 r. analitycy Ministerstwa Finansów oczekują silnego wyhamowania średniorocznej dynamiki inflacji CPI do poziomu 1,6%, z uwagi na negatywną dynamikę jednostkowych kosztów pracy, brak presji popytowej oraz spodziewaną stabilizację cen administrowanych. W kolejnych latach dynamika inflacji CPI powinna ich zdaniem kształtować się na poziomie zbliżonym do celu inflacyjnego banku centralnego (2,0%)³².

Przemysł w Polsce



W I kwartale 2020 r. dynamika produkcji przemysłowej ogółem obniżyła się do 1,0% r/r wobec 2,4% r/r w IV kwartale 2019 r.³³ Była to najniższa dynamika wzrostu produkcji przemysłowej od I kwartału 2013 r.³⁴ Na silne pogorszenie koniunktury w sektorze przemysłowym wpływ miała przede wszystkim pandemia COVID-19 i związane z nią ograniczenia aktywności ekonomicznej w Polsce i zagranicą. Wpływ pandemii na sektor przemysłowy był szczególnie widoczny w danych za marzec 2020 r., kiedy pomimo sprzyjających czynników kalendarzowych produkcja skurczyła się o -2,3% r/r, a w wartościach wyrównanych sezonowo aż o -4,8% r/r.³⁵ Był to pierwszy odsezonowany miesięczny spadek produkcji r/r od siedmiu lat. Zdaniem analityków, z uwagi na znaczne pogorszenie globalnej koniunktury

gospodarczej w najbliższych miesiącach można spodziewać się pogłębienia spadków produkcji przemysłowej, zwłaszcza w gałęziach silnie zorientowanych na eksport.³⁶

W I kwartale 2020 r. do lekkiego wzrostu produkcji przemysłowej przyczyniły się segment przetwórstwa przemysłowego (+1,2% r/r, odpowiada on za około 90% całości produkcji), a także działy związane z dostawą wody, gospodarowania ściekami

²³ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁴ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁵ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny - dane niewyrównane sezonowo

²⁶ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej, dane niewyrównane sezonowo

²⁷ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁸ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

²⁹ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

³⁰ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

³¹ Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

³² Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej

³³ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

³⁴ Główny Urząd Statystyczny

³⁵ Główny Urząd Statystyczny

³⁶ Puls Biznesu

i odpadami (+4,9% r/r) oraz wytwarzaniem i zaopatrywaniem w gorącą wodę i energię elektryczną (+0,2% r/r).³⁷ W tym okresie mniejsza była natomiast produkcja w gałęzi górnictwa i wydobywania (-7,7% r/r).

Spośród kluczowych z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO sektorów przemysłu, wzrost produkcji przemysłowej r/r w I kwartale 2020 r. wykazano m.in. w produkcji: wyrobów z metali (+7,2% r/r), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+4,6% r/r) czy chemikaliów i produktów chemicznych (+2,0% r/r).³⁸ W stosunku do analogicznego okresu 2019 r. produkcja zmniejszyła się natomiast m.in. w przypadku wydobycia węgla kamiennego i brunatnego (-20,0% r/r), produkcji pojazdów i części samochodowych (-8,8% r/r), mebli (-2,8% r/r), koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (-1,4% r/r) oraz metali (-0,6% r/r).³⁹ Jednocześnie w przypadku zdecydowanej większości z wymienionych powyżej branż koniunktura zauważalnie pogorszyła się w marcu 2020 r. – najmocniej w sektorach silnie zorientowanych na eksport i jednocześnie zintegrowanych w globalne łańcuchy dostaw (w tym produkcji pojazdów silnikowych oraz mebli).⁴⁰

Na silne pogorszenie koniunktury w sektorze przemysłowym w Polsce w horyzoncie nadchodzących miesięcy wskazują również ostatnie wartości przyjmowane przez wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI (Purchasing Managers' Index). W I kwartale 2020 r. obniżył się on do średniego poziomu 46,0 pkt. z 46,8 pkt. w IV kwartale 2019 r. i 47,9 pkt. w całym 2019 r. (wartości poniżej 50,0 pkt. są tożsame z przewidywanym pogorszeniem koniunktury w sektorze przetwórstwa przemysłowego).⁴¹

Jednocześnie w marcu 2020 r. wskaźnik PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego spadł do 42,4 pkt. z 48,2 pkt. w lutym 2020 r.⁴² Był to największy miesięczny spadek indeksu dla Polski w całej historii statystyk, odzwierciedlający wpływ pandemii koronawirusa na procesy gospodarcze. W tym okresie komponenty indeksu PMI związane z poziomami bieżącej produkcji oraz nowymi zamówieniami (zarówno krajowymi, jak i zagranicznymi) obniżyły się do najniższego poziomu od końca 2008 r. - okresu globalnego kryzysu finansowego. Również subindeks związany ze zmianą zatrudnienia osiągnął najniższą wartość od lipca 2009 r.⁴³ Z uwagi na rozwój globalnej pandemii i związanych z nią ekonomicznych obostrzeń, w najbliższym czasie można spodziewać się dalszego silnego spadku krajowych wskaźników PMI, odzwierciedlających pogorszenie koniunktury w sektorze przetwórstwa przemysłowego w Polsce. Wskazują na to także prognozy poziomu produkcji na najbliższe 12 miesięcy zebrane wśród ankietowanych przedsiębiorców, których subindeks ukształtował się w marcu 2020 r. na najniższym poziomie w całej historii badania.⁴⁴

W I kwartale 2020 r. wskaźnik koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego publikowany przez GUS lekko wzrósł i wyniósł średnio 1,2 pkt. wobec -3,4 pkt. w IV kwartale 2019 r.⁴⁵ Jednakże, w marcu 2020 indeks koniunktury GUS dla przemysłu ponownie spadł i był równy -1,1 pkt. (wartość poniżej progu 0,0 pkt. oznacza, że więcej firm oczekuje pogorszenia koniunktury w sektorze niż jej poprawy).⁴⁶ Jednocześnie przeprowadzone wśród przedsiębiorców ankiety nie uwzględniały jeszcze pełnego wpływu koronawirusa na poziom aktywności w segmencie (dane były zbierane w pierwszej połowie miesiąca, kiedy polska gospodarka funkcjonowała praktycznie normalnie). Efekt pandemii stał się widoczny w danych za kwiecień 2020 r. - indeks koniunktury GUS spadł do poziomu -44,2 pkt., tj. najniższego w całej historii badania.⁴⁷

Zgodnie z zebranymi przez GUS dodatkowymi informacjami, około 70% przedsiębiorstw z sektora przemysłowego spodziewa się w kolejnych miesiącach silnych negatywnych skutków pandemii na skalę prowadzonej przez nie działalności gospodarczej, przy czym dla przeszło 15% z nich będzie to wpływ stwarzający zagrożenie dla stabilności i dalszej działalności firmy.⁴⁸ Jednocześnie ankietowani przez GUS przedsiębiorcy oczekują spadku nowych zamówień o około 25%, a planowanych inwestycji o około 30%. Blisko 90% firm spodziewa się także powstania zatorów płatniczych.⁴⁹

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

³⁷ Główny Urząd Statystyczny

³⁸ Główny Urząd Statystyczny

³⁹ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁰ Główny Urząd Statystyczny

⁴¹ Markit IHS

⁴² Markit IHS

⁴³ Markit IHS

⁴⁴ Markit IHS

⁴⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁸ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁹ Główny Urząd Statystyczny



Przemysł górniczy

- spadek wydobycia węgla kamiennego w I kwartale 2020 r. o 0,3 mln ton do poziomu 15,2 mln ton (-1,8% r/r).⁵⁰ Jednocześnie z uwagi na pandemię koronawirusa i związane z nią pogorszenie koniunktury gospodarczej (a w rezultacie także niższy popyt na energię elektryczną), część producentów węgla (Tauron, PGG, PG Silesia) planuje przynajmniej czasowo silnie ograniczyć poziom wydobycia w horyzoncie nadchodzących miesięcy;⁵¹
- nasilenie utrzymującego się od lata 2018 r. (za wyjątkiem września 2019 r.) trendu spadkowego sprzedaży węgla kamiennego. W I kwartale 2020 r. sprzedaż węgla kamiennego była aż o 2,5 mln ton mniejsza niż jego wydobycie w tym okresie, i wyniosła 12,8 mln ton (-16,9% r/r);⁵²
- systematycznie zwiększający się poziom zapasów na przykopalnianych zwalach, który na koniec marca 2020 r. był najwyższy od lipca 2015 r. i wyniósł 7,6 mln ton (+214,2% r/r).⁵³ Według szacunków analityków, doliczając do tego tylko zapasy przy elektrowniach i elektrociepłowniach w Polsce zalega obecnie ok. 16 mln ton niewykorzystanego węgla;⁵⁴
- bardzo silny spadek importu węgla kamiennego w okresie 2 miesięcy 2020 r., do poziomu 1,9 mln ton (-45,3% r/r). Głównymi kierunkami importu surowca w tym okresie były: Rosja (spadek o -43,4% r/r do poziomu 1,2 mln ton; import z Rosji odpowiadał w tym czasie za 66,3% całkowitego sprowadzonego do Polski wolumenu), Australia (-48,2% r/r do 0,2 mln ton) oraz Kolumbia (+0,02% r/r do 0,1 mln ton). Jedynie w przypadku Kolumbii skala importu minimalnie wzrosła względem analogicznego okresu 2019 r., dla pozostałych krajów skala importu silnie zmniejszyła się r/r;⁵⁵
- pogłębienie spadków cen węgla energetycznego w portach ARA, które systematycznie obniżają się w każdym kwartale od początku 2019 r. W I kwartale 2020 r. średnia cena węgla ARA wyniosła 56,2 USD/t wobec 80,6 USD/t w I kwartale 2019 r. (-30,3% r/r) i 58,6 USD/t w IV kwartale 2019 r. (-3,4% kw/kw).⁵⁶ Do umiarkowanego spadku cen węgla w I kwartale 2020 r. przyczyniły się m.in. łagodna zima (zmniejszająca popyt na surowiec używany w ciepłownictwie), rosnący udział produkcji energii z OZE (głównie elektrowni wiatrowych) oraz generalny spadek popytu na energię związany z pandemią koronawirusa. Stabilizująco na poziom cen wpływała natomiast okresowo zmniejszona podaż surowca ze strony importu, związana z zaburzeniami w międzynarodowych łańcuchach dostaw wywołanymi pandemią;⁵⁷
- stabilizacja krajowych indeksów węglowych dla energetyki zawodowej (PSCMI 1) i ciepłownictwa (PSCMI 2) na najwyższych poziomach od początku 2013 r. (pomimo znacznego spadku cen węgla na rynku globalnym). W I kwartale 2020 r. indeks PSCMI 1 dla energetyki wyniósł średnio 264,2 PLN/t (+3,1% r/r), a indeks PSCMI 2 dla ciepłownictwa był równy 314,0 PLN/t (+3,2% r/r).⁵⁸ Znaczny rozdźwięk pomiędzy krajowymi a zagranicznymi cenami węgla wynika w dużej mierze ze sposobu kontraktowania węgla dla polskiej energetyki (w przypadku PGG, umowy opierające się na zmiennych formułach uwzględniających m.in. światowe ceny surowca zostały zamienione na takie bazujące na stałych i z góry ustalonych poziomach cen). Choć ten mechanizm wpływa na zwiększoną przewidywalność cen na krajowym rynku, to jednocześnie przekłada się on na rosnące koszty firm energetycznych i silny spadek międzynarodowej konkurencyjności polskiego węgla. Zgodnie z danymi Izby Gospodarczej Ciepłownictwo Polskie, węgiel pochodzący z importu jest obecnie o około 30% tańszy niż ten wydobyty w kraju (przez PGG);⁵⁹
- zmniejszone zużycie energii elektrycznej w Polsce. W I kwartale 2020 r. konsumpcja energii elektrycznej spadła o -2,1% r/r do 43,5 TWh, a wyłącznie w marcu 2020 r. dynamika spadku popytu na energię zauważalnie przyspieszyła, do -4,0% r/r. Było to związane z obostrzeniami działalności ekonomicznej wprowadzonymi w celu przeciwdziałania pandemii COVID-19 (w tym niższym popytem na prąd ze strony przedsiębiorstw przemysłowych, usług i transportu);⁶⁰
- spadek produkcji energii elektrycznej w Polsce o -4,6% r/r do poziomu 40,8 TWh. W największym stopniu produkcja energii zmniejszyła się r/r w elektrowniach opalanych węglem brunatnym (-16,8% r/r) oraz kamiennym (-6,4% r/r). W tym okresie silnie zwiększyła się natomiast r/r produkcja w elektrowniach gazowych (+26,6% r/r) oraz wiatrowych (+10,9% r/r);⁶¹
- niekorzystne dla węgla kamiennego zmiany w krajowym miksie energetycznym. W I kwartale 2020 r. udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii obniżył się do 47,2% (-0,9 p.p. r/r);⁶²

⁵⁰ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁵¹ Portal wnp.pl

⁵² Agencja Rozwoju Przemysłu

⁵³ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁵⁴ Portal wysokienapiecie.pl

⁵⁵ Eurostat

⁵⁶ Wirtualny Nowy Przemysł

⁵⁷ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁵⁸ Agencja Rozwoju Przemysłu

⁵⁹ Izba Gospodarcza Ciepłownictwo Polskie

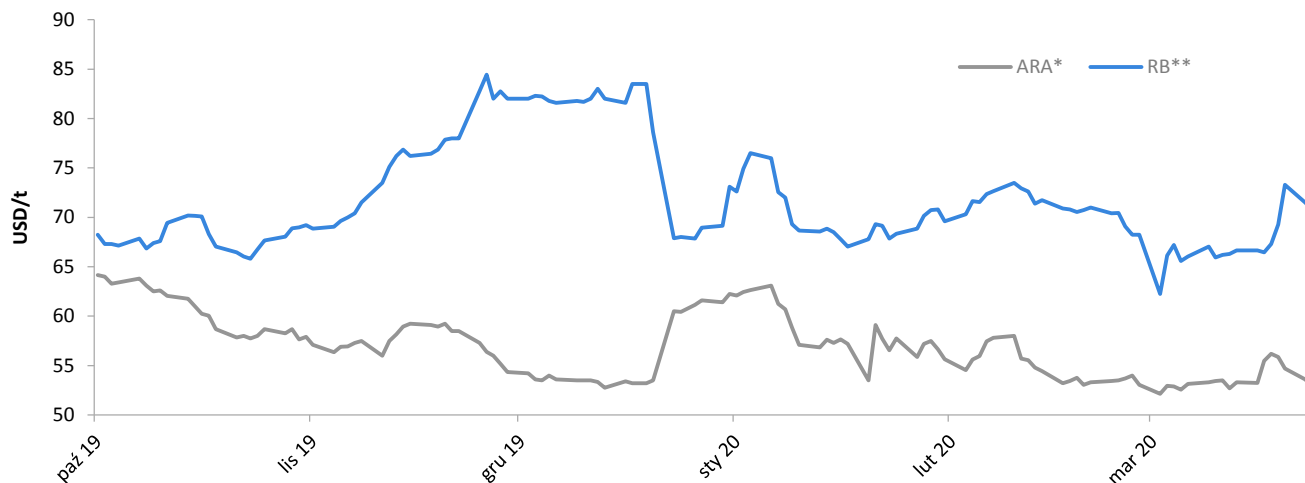
⁶⁰ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁶¹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

⁶² Polskie Sieci Elektroenergetyczne

- postępujący dynamiczny wzrost importu prądu, wypełniającego lukę pomiędzy niższą produkcją krajową energii a jej zużyciem. Ceny energii w państwach ościennych kształtują się obecnie na wyraźnie niższym niż w Polsce poziomie, co przekłada się na zwiększoną opłacalność importu. W I kwartale 2020 r. import netto energii był równy 2,8 TWh (+58,1% r/r) i stanowił aż 6,4% całkowitej konsumpcji energii w Polsce (+2,4 p.p. r/r).⁶³

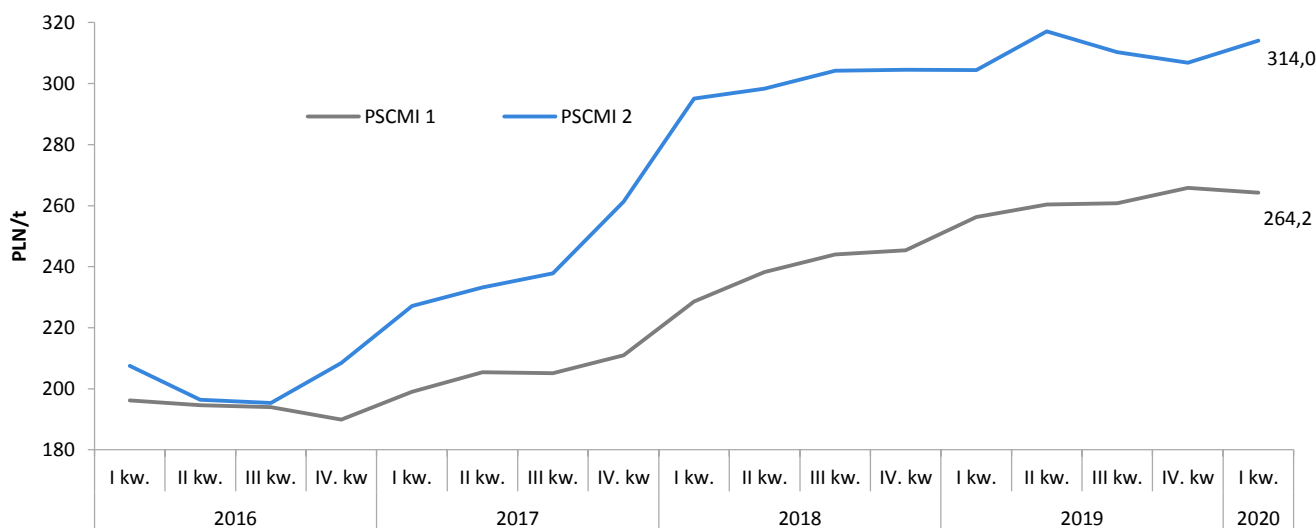
Rysunek 6 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu

Rysunek 7 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

⁶³ Polskie Sieci Elektroenergetyczne



Przemysł budowlany

- symptomy poprawy koniunktury w segmencie budowlanym w I kwartale 2020 r. w stosunku do IV kwartału 2019 r. W I kwartale 2020 r. produkcja budowlano-montażowa wzrosła o średnio 5,8% r/r względem spadku w IV kwartale 2019 r., choć jednocześnie w I kwartale 2019 r. dynamika wzrostu produkcji budowlano-montażowej była wyraźnie wyższa i wyniosła 9,4% r/r.⁶⁴
- w I kwartale 2020 r. zwiększenie produkcji budowlano-montażowej odnotowano we wszystkich wyszczególnianych przez GUS segmentach budownictwa, w tym dla budowy budynków (+2,3% r/r), obiektów inżynierii lądowej i wodnej (+7,0% r/r) oraz robót specjalistycznych (+9,0% r/r).⁶⁵ Wśród podmiotów z segmentu budowy obiektów inżynierii lądowej i wodnej, w największym stopniu wzrosła r/r produkcja dla spółek realizujących pracę przy rurociągach, liniach telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych (+33,1% r/r) oraz autostradach, drogach ekspresowych i ulicach (+33,1% r/r). Produkcja dróg szynowych zwiększyła się w tym okresie o 18,1% r/r;⁶⁶

Na początku I kwartału 2020 r. postępowi prac w budownictwie sprzyjały utrzymujące się korzystne warunki pogodowe (łagodna i ciepła zima, bez silnych opadów śniegu i długich okresów ujemnych temperatur). Dodatkowo, w I kwartale 2020 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała umowy na dokończenie odcinków dróg, na które w 2019 r. zerwano kontrakty z uwagi na niesatysfakcjonujący postęp prac (m.in. fragmenty dróg ekspresowych S5 czy S7).⁶⁷

Jednak pandemia COVID-19 i związane z nią gwałtowne spowolnienie gospodarcze mogą wpłynąć na opóźnienia realizowanych inwestycji oraz przesunięcia w czasie nowych inwestycji publicznych i prywatnych. Do głównych negatywnych czynników mogących przełożyć się na słabszą koniunkturę w horyzoncie nadchodzących miesięcy przedsiębiorcy z segmentu budowlanego zaliczają m.in. silny spadek inwestycji samorządowych, braki kadrowe (spotęgowane przez odpływ pracowników najemnych z zagranicy) oraz rosnące ryzyko płynnościowe (powstania zatorów płatniczych, szczególnie w przypadku małych i średnich podwykonawców).⁶⁸



Przemysł hutniczy

- zmniejszenie zapotrzebowania na stal i wyroby hutnicze w Polsce i otoczeniu makroekonomicznym, spotęgowane dodatkowo przez wybuch globalnej pandemii. W I kwartale 2020 r. koniunktura w stalochłonnych sektorach przemysłu (m.in. produkcji automotive oraz maszyn) silnie pogorszyła się⁶⁹
- dodatkowo utrzymująca się globalna nadpodaż mocy produkcyjnych w hutnictwie (na koniec 2019 r. wynosiła około 400 mln ton), co w obliczu m.in. znacznie niższego popytu i jednocześnie wysokich kosztów produkcji prowadzi do dalszego spadku międzynarodowej konkurencyjności producentów stali w gospodarkach rozwiniętych;
- zmniejszenie produkcji stali na świecie do poziomu 449,2 mln ton (-1,4% r/r). Jednocześnie w marcu 2020 r. spadek produkcji wyniósł aż -6,0% r/r.⁷⁰ W I kwartale 2020 r. w największym stopniu zmniejszyła się produkcja stali w Unii Europejskiej (o -10,0% r/r do poziomu 38,3 mln ton). Chiny - globalny lider produkcji stali - odnotowały w tym okresie jej wzrost o 1,2% r/r do poziomu 234,4 mln⁷¹
- spadek produkcji stali surowej w Polsce w I kwartale 2020 r. o średnio -15,0% r/r do 2,2 mln ton oraz wytworzonych wyrobów walcowanych na gorąco o średnio -5,4% r/r do 2,4 mln ton, przy jednoczesnym wzroście produkcji prętów i płaskowników o 3,3% r/r do 0,9 mln ton. Wyłącznie w marcu 2020 r. dynamika spadku produkcji stali r/r przyspieszyła do -23,0% r/r.⁷²
- spadek produkcji sprzedanej metali w Polsce w I kwartale 2020 r. do poziomu 14,3 mld zł (realny spadek o -0,6% r/r), przy równoczesnym zwiększeniu r/r produkcji sprzedanej wyrobów z metali do poziomu 28,3 mld zł (+7,2% r/r); spadek produkcji sprzedanej metali w Polsce w porównaniu z okresem styczeń - wrzesień 2018 r. (-1,7%) oraz wzrost produkcji sprzedanej wyrobów z metali (+6,0%, w tym m.in. metalowych elementów konstrukcyjnych +8,2%).⁷³
- zmniejszenie produkcji koksu w I kwartale 2020 r. o 6,4% r/r do 2,1 mln ton.⁷⁴
- zapowiadane oraz przeprowadzone ograniczenia produkcji poprzez wygaszanie pieców w Europie (i Polsce, w reakcji na gwałtowne załamanie popytu w związku z pandemią COVID-19, w tym dodatkowo odroczenie w czasie planowanego

⁶⁴ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁶⁵ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁶⁶ Główny Urząd Statystyczny, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

⁶⁷ Generalne Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

⁶⁸ Polski Związek Pracodawców Budownictwa

⁶⁹ World Steel Association

⁷⁰ World Steel Association

⁷¹ World Steel Association

⁷² Główny Urząd Statystyczny

⁷³ Główny Urząd Statystyczny

⁷⁴ Główny Urząd Statystyczny

wcześniej na marzec 2020 r. ponownego uruchomienia przez ArcelorMittal wielkiego pieca w Krakowie, który pozostaje wygaszony od listopada 2019 r.

- pogarszająca się koniunktura w europejskim hutnictwie - na branżę stalową negatywny wpływ miał wzrost cen energii i uprawnień do emisji gazów cieplarnianych (zaostrenie obowiązującej w UE polityki klimatycznej), wysokie ceny surowców oraz niewystarczające środki ochrony europejskiego rynku przed napływem stali z krajów spoza Unii Europejskiej (co bezpośrednio przekłada się na ogromny wzrost importu z krajów trzecich). Nie bez znaczenie pozostaje również trwająca wojna handlowa między USA a Chinami.⁷⁵

Przemysł w Czechach



W I kwartale 2020 r. produkcja przemysłowa w Czechach zmniejszyła się o 3,7% r/r wobec spadku o 3,3% r/r w IV kwartale 2019 r.⁷⁶ W tym czasie w każdym z miesięcy produkcja była niższa niż w analogicznym okresie 2019 r., a w marcu 2020 r. produkcja przemysłowa w Czechach skurczyła się aż o 8,4% r/r (do czego przyczyniła się pandemia COVID-19 i związane z nią spadek popytu oraz ograniczenia natury podażowej, szczególnie mocno uderzające w eksportowe gałęzie przemysłu takie jak m.in. produkcja automotive).⁷⁷

Bardzo silne pogorszenie koniunktury w czeskim sektorze przemysłowym było reakcją m.in. na dynamiczny spadek liczby nowych zamówień (zarówno krajowych, jak i zagranicznych). W I kwartale 2020 r. nowe zamówienia zmniejszyły się o 5,8% r/r (w tym krajowe spadły o 5,0% r/r, a eksportowe o 6,2% r/r).⁷⁸ Jednocześnie w marcu 2020 r. dynamika nowych zamówień mocno pogłębiła spadki: nowe zamówienia na rynek krajowy skurczyły się aż o 21,0% r/r, a eksportowe spadły o 13,1% r/r.⁷⁹

Na spadek produkcji przemysłowej w I kwartale 2020 r. wpływ miały jej wszystkie wyszczególniane przez CZSO kluczowe segmenty: przetwórstwo przemysłowe (-3,2% r/r), sektor związany z produkcją energii elektrycznej i zaopatrywaniem w wodę oraz gaz (-6,3% r/r) oraz - w największym stopniu - górnictwo i wydobywanie surowców (-9,9% r/r).⁸⁰

W I kwartale 2020 r. w zdecydowanej większości istotnych (z punktu widzenia potencjalnych przewozów Grupy PKP CARGO) gałęzi wykazano silny spadek produkcji r/r. W największym stopniu zmniejszyło się r/r wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego (-13,8%), a także produkcja pojazdów silnikowych (-5,9%), wyrobów z metali (-4,7%), metali (-4,3%) czy chemikaliów i wyrobów chemicznych (-2,9%).⁸¹ Jednocześnie w tym okresie zwiększyła się r/r m.in. produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+4,1% r/r).⁸²

Na pogłębienie załamania koniunktury w czeskim przemyśle w horyzoncie najbliższych miesięcy wskazują również ostatnie wartości przyjmowane przez wskaźnik wyprzedzający PMI. W I kwartale 2020 r. wyniósł on średnio 44,3 pkt. wobec 44,0 pkt. w IV kwartale 2019 r. i 45,8 pkt. w całym 2019 r. (wartości poniżej progu 50,0 pkt. są tożsame z techniczną recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego i wskazują na trwające pogorszenie koniunktury).⁸³ Choć w styczniu i lutym 2020 r. indeks PMI dla Czech lekko wzrósł względem poprzednich miesięcy, to w marcu 2020 r. ponownie silnie obniżył się i ukształtował na poziomie 41,3 pkt. (najniższym od czasu kryzysu finansowego w 2009 r.).⁸⁴ W tym okresie do spadku wskaźnika PMI przyczyniły się wszystkie jego kluczowe składowe: poziom bieżącej produkcji, nowe zamówienia (zarówno krajowe, jak i zagraniczne) oraz zatrudnienie. Jednocześnie komponent związany z prognozami przyszłej produkcji obniżył się w marcu 2020 r. do najniższego poziomu w całej historii publikacji (od 2012 r.).⁸⁵

Przewozy Grupy PKP CARGO na rynku czeskim koncentrują się na transporcie węgla kamiennego i koksu, kruszyw i innych materiałów budowlanych, paliw ciekłych, chemikaliów czy też kontenerów (ze znacznym udziałem wytworów sektora automotive). W rezultacie, koniunktura panująca w każdej z powiązanych gałęzi przemysłu (wydobywaniu surowców, hutnictwie, budownictwie czy produkcji pojazdów silnikowych) ma silny i bezpośredni wpływ na wolumeny dostępne do przewozu, a tym samym na wyniki operacyjne spółek z Grupy PKP CARGO świadczących usługi przewozowe na terytorium Czech.

W I kwartale 2020 r. kluczowymi czynnikami mającymi wpływ na koniunkturę w wyżej wymienionych gałęziach przemysłu były:

- pandemia COVID-19, bezpośrednio bądź pośrednio wpływająca na wolumen produkcji większości gałęzi przemysłu. Czechy są krajem silnie zintegrowanym w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw, w przypadku którego znaczna część produkcji przemysłowej przeznaczana jest na eksport, a kluczową branżą jest sektor automotive – jeden z najsilniej dotkniętych przez globalną pandemię. Załamanie popytu w otoczeniu makroekonomicznym, a także ograniczenia natury

⁷⁵ Wirtualny Nowy Przemysł

⁷⁶ Czeski Urząd Statystyczny

⁷⁷ Czeski Urząd Statystyczny

⁷⁸ Czeski Urząd Statystyczny

⁷⁹ Czeski Urząd Statystyczny

⁸⁰ Czeski Urząd Statystyczny

⁸¹ Czeski Urząd Statystyczny

⁸² Czeski Urząd Statystyczny

⁸³ Markit IHS

⁸⁴ Markit IHS

⁸⁵ Markit IHS

podażowej przełożyły się tym samym na działania dostosowawcze czeskich podmiotów – objawiające się m.in. ograniczeniem skali produkcji bądź też jej wstrzymaniem;⁸⁶

- utrzymujący się trend spadkowy wydobycia węgla kamiennego związany z procesem restrukturyzacyjnym kopalń OKD. W całym 2020 r. OKD planuje osiągnąć poziom wydobycia równy 3,7 mln ton, choć spadek popytu na energię w wyniku spowolnienia gospodarczego może ograniczyć skalę rzeczywistego wydobycia;⁸⁷
- spadek produkcji stali w I kwartale 2020 r. do poziomu 1,2 mln ton (-2,5% r/r). Jednocześnie w perspektywie najbliższych miesięcy spodziewana silna recesja gospodarcza w Czechach i strefie euro prawdopodobnie znacznie ograniczy popyt ze strony stalochłonnych sektorów gospodarki, a tym samym pośrednio przełoży się na zmniejszenie wolumenu produkcji czeskiego hutnictwa;⁸⁸
- lekkie przyspieszenie dynamiki produkcji budowlano-montażowej. W I kwartale 2020 r. produkcja budowlano-montażowa zwiększyła się o 2,9% r/r wobec wzrostu o 2,7% r/r w IV kwartale 2019 r. (w tym dział powiązany z budową budynków pozostawał w stagnacji (+0,0% r/r), a produkcja budownictwa inżynierskiego odnotowała wzrost aż o 16,3% r/r – najmocniejszy od III kwartału 2018 r.).⁸⁹ Choć w nadchodzących kwartałach czeska gospodarka znajdzie się w głębokiej recesji, to inwestycje infrastrukturalne (współfinansowane w ramach funduszy strukturalnych UE) powinny stabilizująco oddziaływać na koniunkturę w sektorze budowlanym;
- bardzo silny spadek produkcji r/r wyrobów sektora automotive - w I kwartale 2020 r. wyprodukowano w Czechach w sumie 0,3 mln szt. pojazdów samochodowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów czy motocykli), tj. o 10,1% mniej niż w analogicznym okresie 2019 r.⁹⁰ Po lekkich wzrostach produkcji r/r w styczniu i lutym 2020 r., w marcu jej wolumen skurczył się aż o 36,2% r/r. Główną przyczyną była pandemia COVID-19, w wyniku której ponad 90% firm z sektora automotive zostało zmuszonych do ograniczenia, bądź całkowitego wstrzymania produkcji (na skutek pozrywanych łańcuchów dostaw oraz załamania popytu).⁹¹

4.2 Działalność przewozowa

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

4.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

W I kwartale 2020 r. na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych działało łącznie 74 spółek, posiadających licencję prezesa UTK i realizujących usługi transportu ładunków. Zaliczały się do nich trzy podmioty należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s.⁹² W tym okresie przewoźnicy kolejowi przetransportowali łącznie 54,2 mln ton ładunków (-9,7% r/r) i wykonali pracę przewozową na poziomie 12,5 mld tkm (-12,5% r/r).⁹³ Bardziej dynamiczny spadek rynku w ujęciu pracy przewozowej wynikał ze spadku średniej odległości przewozu, która w I kwartale 2020 r. ukształtowała się na poziomie 230 km wobec 237 km w analogicznym okresie 2019 r. (-3,1% r/r).⁹⁴

Rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce pozostaje w trendzie spadkowym r/r od końca 2018 r. Jednocześnie w I kwartale 2020 r. oprócz czynników obserwowanych w poprzednich miesiącach, do mniejszej skali przewozów przyczyniła się pandemia COVID-19 i związane z nią obostrzenia ekonomiczne, które przyczyniły się do spotęgowania obserwowanych wcześniej negatywnych trendów, i były widoczne m.in. w gwałtownym spadku zapotrzebowania na energię elektryczną, czy w obserwowanych silnych zaburzeniach międzynarodowych łańcuchów dostaw.⁹⁵

⁸⁶ Budapest Business Journal

⁸⁷ OKD

⁸⁸ Worldsteel.org

⁸⁹ Czeski Urząd Statystyczny, dane wyrównane sezonowo

⁹⁰ Auto SAP

⁹¹ Auto SAP

⁹² Urząd Transportu Kolejowego. Statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK, natomiast na rynku są obecne również spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej.

⁹³ Urząd Transportu Kolejowego

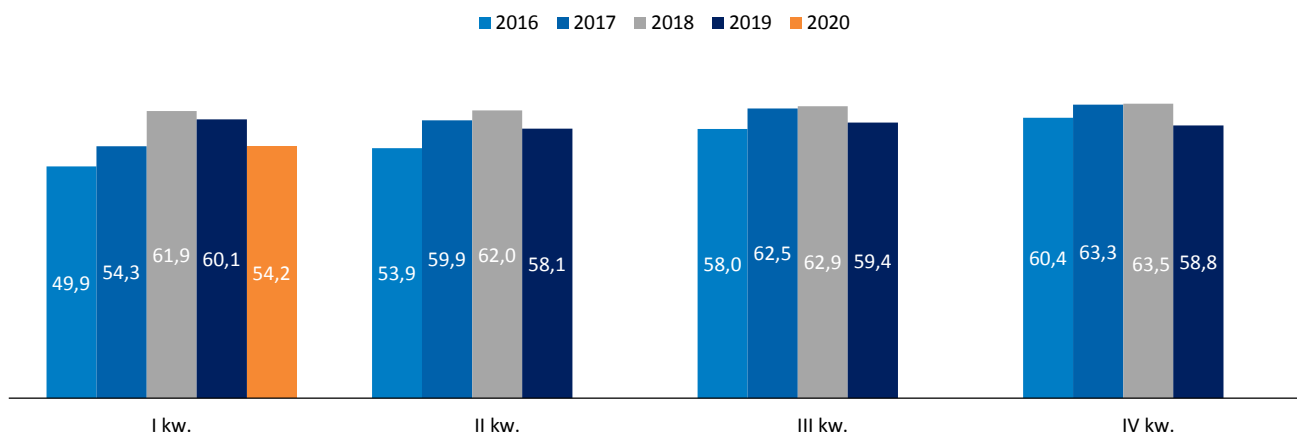
⁹⁴ Urząd Transportu Kolejowego

⁹⁵ Urząd Transportu Kolejowego

W okresie 2 miesięcy 2020 r. spadek przewozów r/r wykazano w większości wyszczególnianych przez GUS grup towarowych⁹⁶, w tym zwłaszcza dla:

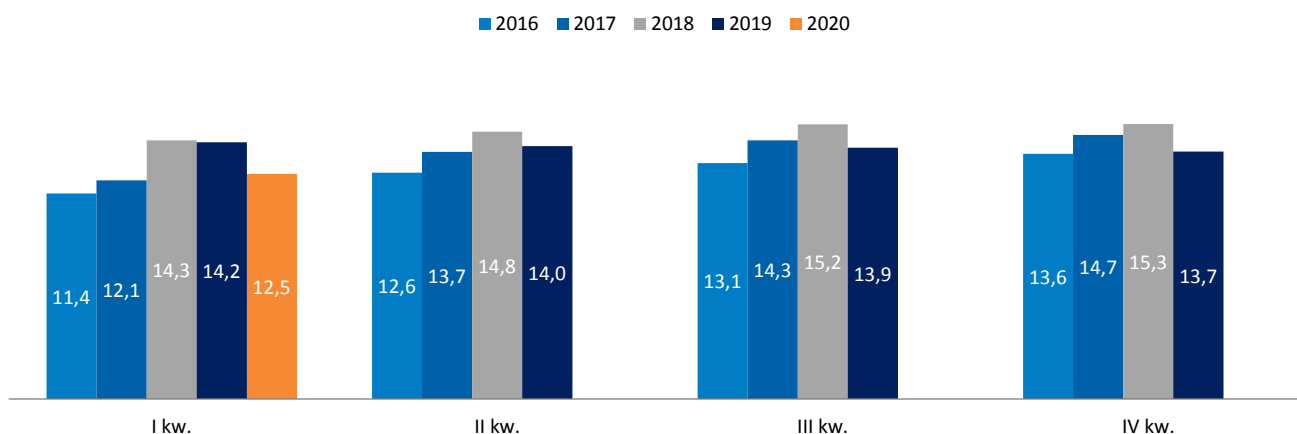
- chemikaliów i produktów chemicznych (o 4,6% r/r do poziomu 1,7 mln ton), m.in. z uwagi na stabilny wzrost produkcji sprzedanej tego sektora w Polsce;
- produktów rafinacji ropy naftowej (o 2,9% r/r do poziomu 2,7 mln ton), m.in. na skutek wciąż mocnego popytu na paliwa płynne w krajowej gospodarce i w konsekwencji zwiększonego ich obrotu;

Rysunek 8 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mln ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 9 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2020 (mld tkm)



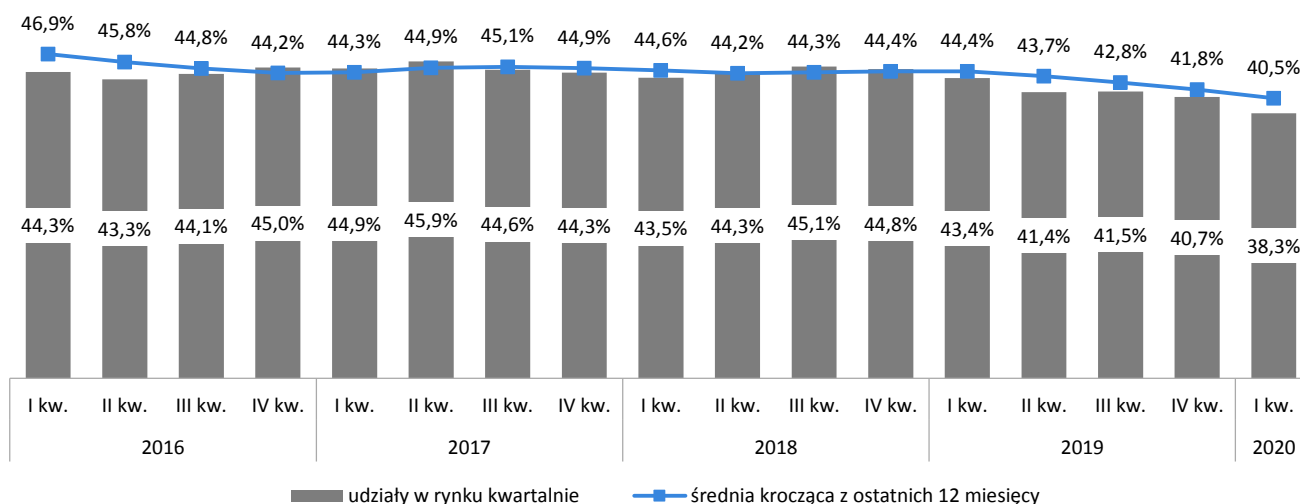
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁹⁶ Główny Urząd Statystyczny - dane za 2 miesiące 2020 r. Dane za marzec i cały I kwartał 2020 r. będą dostępne pod koniec maja 2020 r.

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

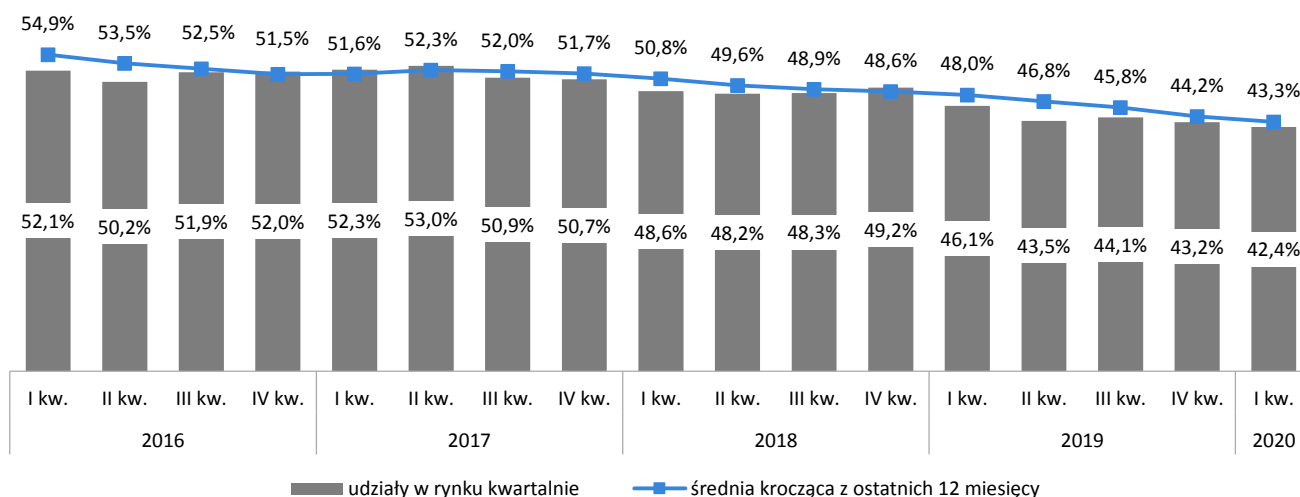
Pomimo spadku udziałów rynkowych r/r, w I kwartale 2020 r. Grupa PKP CARGO⁹⁷ pozostała nadal wyraźnym liderem kolejowego transportu towarów w Polsce. W tym okresie udziały rynkowe Grupy PKP CARGO były równe 38,3% (-5,1 p.p. r/r) wg masy towarowej i 42,4% (-3,7 p.p. r/r) wg pracy przewozowej. Udziały jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. wyniosły w tym czasie kolejno 37,1% (-5,0 p.p. r/r) oraz 42,1% (-3,7 p.p. r/r).⁹⁸

Rysunek 10 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

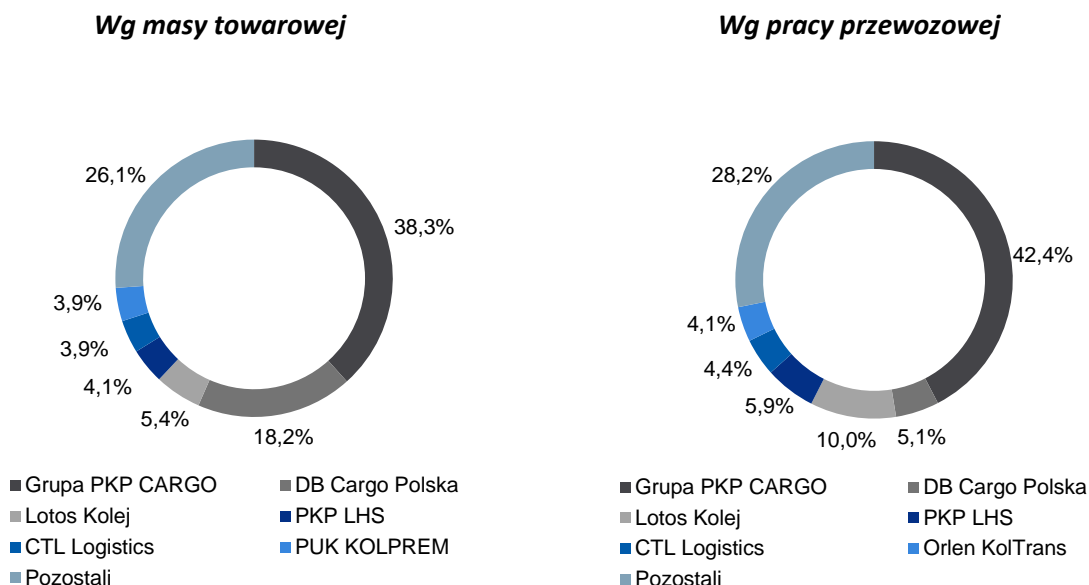
Rysunek 11 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁹⁷ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

⁹⁸ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 12 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2020 r.⁹⁹


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Do kluczowych konkurentów Grupy PKP CARGO na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce zaliczają się spółki: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, PUK Kolprem, CTL Logistics oraz Orlen KolTrans.

W I kwartale 2020 r. konkurenci Grupy PKP CARGO przewieźli w sumie 33,4 mln ton towarów (-1,6% r/r). W tym czasie największym wolumenem przetransportowanej masy towarowej charakteryzowały się spółki DB Cargo Polska (9,9 mln ton, spadek o 5,1% r/r), Lotos Kolej (3,0 mln ton, wzrost o 3,1% r/r) i PKP LHS (2,2 mln ton, spadek o 12,9% r/r).¹⁰⁰

Jednocześnie w I kwartale 2020 r. wykonana przez konkurencyjnych wobec Grupy PKP CARGO operatorów praca przewozowa zmniejszyła się w jeszcze większym stopniu, do poziomu 7,2 mld tkm (-6,5% r/r). Przewoźnikami o największym wolumenie pracy przewozowej w tym okresie byli: Lotos Kolej (1,2 mld tkm, wzrost o 0,8% r/r), PKP LHS (0,7 mld tkm, spadek o 11,2% r/r) oraz DB Cargo Polska (0,6 mld tkm, spadek o 26,2% r/r).¹⁰¹

Wielokrotnie mocniejszy niż w przypadku masy towarowej spadek przewozów konkurencyjnych operatorów w ujęciu pracy przewozowej odzwierciedlał bezpośrednio znaczny spadek średniej odległości przewozu. W I kwartale 2020 r. była ona równa 215 km wobec 226 km w analogicznym okresie 2019 r. (-5,0% r/r).¹⁰²

Pod względem masy towarowej, w I kwartale 2020 r. w największym stopniu zmniejszyły się r/r udziały rynkowe następujących konkurentów Grupy PKP CARGO: CD Cargo Poland (-0,4 p.p. r/r, spadek wolumenu przewozów o blisko 1/3 r/r), Rail Polska (-0,2 p.p. r/r, spadek przewozów o blisko 1/4 r/r) oraz PKP LHS (-0,2 p.p. r/r). W ujęciu pracy przewozowej, najmocniej spadły natomiast r/r udziały rynkowe dla spółek: DB Cargo Polska (-0,9 p.p. r/r), STK (-0,6 p.p. r/r, utrata blisko 2/3 pracy przewozowej r/r) oraz CD Cargo Poland (-0,6 p.p. r/r, spadek pracy przewozowej o blisko 40% r/r).¹⁰³

W I kwartale 2020 r. w znacznym stopniu wzrosły r/r udziały rynkowe małych przewoźników kolejowych (o jednostkowym udziale mniejszym od 2%), w tym m.in. spółek intensywnie rozwijających się w segmencie przewozów intermodalnych. Dobre wyniki przewozowe notowała również większość spółek wyspecjalizowanych (należących do grupy kapitałowej z danego sektora przemysłowego i koncentrujących działalność na jej obsłudze przewozowej), w tym m.in. Lotos Kolej i Orlen KolTrans (sektor paliw) oraz PUK KOLPREM (sektor hutniczy). Duże konkurencyjne spółki jak DB Cargo Polska, CTL Logistics i PKP LHS odnotowały w tym okresie spadek przewozów r/r.¹⁰⁴

⁹⁹ W niniejszym dokumencie, dla łatwiejszego odbioru, zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

¹⁰⁰ obliczenia własne na podstawie danych UTK

¹⁰¹ obliczenia własne na podstawie danych UTK

¹⁰² obliczenia własne na podstawie danych UTK

¹⁰³ obliczenia własne na podstawie danych UTK

¹⁰⁴ obliczenia własne na podstawie danych UTK

4.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W 2019 r. na terytorium Czech przetransportowano łącznie 618,5 mln ton ładunków (+4,2% r/r) i wykonano pracę przewozową równą 57,8 mld tkm (-4,2% r/r).¹⁰⁵ W tym okresie wzrost transportowanych wolumenów r/r odnotowały transport drogowy, transport rurociągowy oraz transport wodny śródlądowy, podczas gdy masa przewieziona transportem kolejowym oraz transportem lotniczym zmniejszyła się r/r.¹⁰⁶ Jednocześnie praca przewozowa wzrosła r/r wyłącznie w przypadku transportu wodnego śródlądowego. Skurczenie r/r pracy przewozowej całego rynku przy równoczesnym zwiększeniu r/r wolumenów przewiezionej masy wynikało w sposób bezpośredni z zauważalnego spadku średniej odległości do poziomu 93,4 km (-8,1% r/r).¹⁰⁷ W przypadku czeskiego rynku przewozów towarowych, najkrótszą średnią odległością charakteryzuje się transport drogowy – dla którego średni dystans przewozu jest blisko dwukrotnie mniejszy niż w przypadku transportu kolejowego.¹⁰⁸

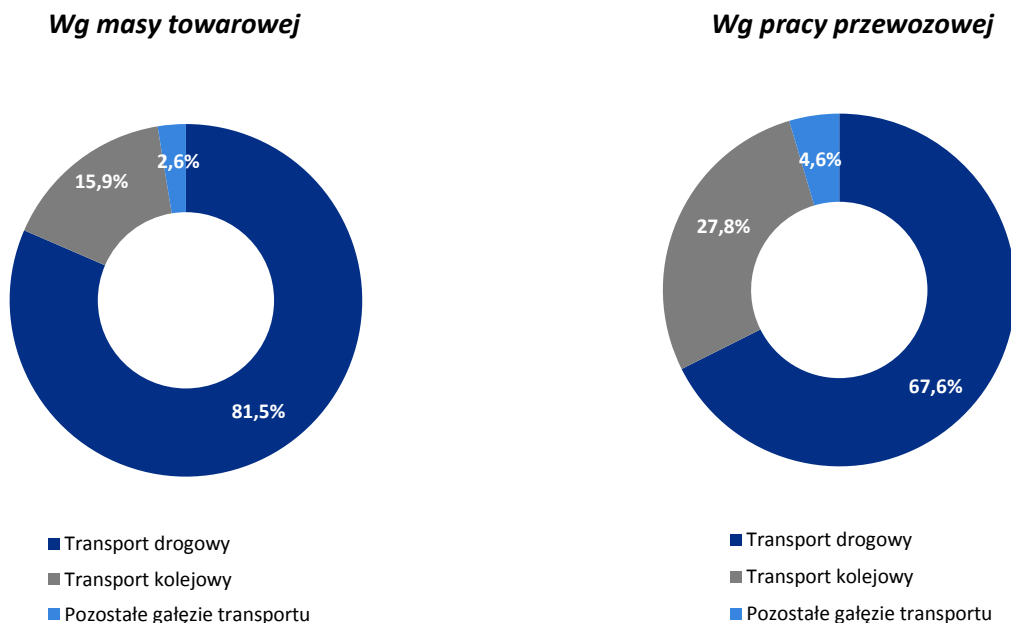
Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w 2019 r. ¹⁰⁹

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	618,5	24,7	4,2%	57,8	-2,6	-4,2%	93,4	-8,2	-8,1%
Transport drogowy	504,1	24,8	5,2%	39,1	-2,0	-4,9%	77,5	-8,2	-9,6%
Transport kolejowy	98,5	-0,8	-0,8%	16,1	-0,5	-3,0%	163,1	-3,7	-2,2%
Pozostałe gałęzie transportu	15,9	0,7	4,6%	2,6	-0,04	-1,6%	166,3	-10,5	-5,9%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

W IV kwartale 2019 r. transport kolejowy w Czechach wykazał spadek przewiezionej masy do 24,0 mln ton (-6,9% r/r), i wykonanej pracy przewozowej do 3,9 mld tkm (-9,2% r/r).¹¹⁰

Rysunek 13 Udziały gałęzi transportu w czeskim rynku przewozów towarowych w 2019 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

¹⁰⁵ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

¹⁰⁶ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

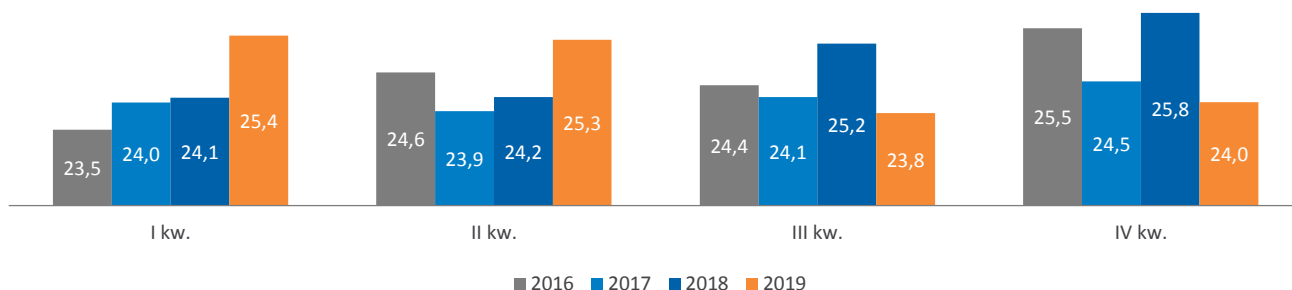
¹⁰⁷ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

¹⁰⁸ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

¹⁰⁹ W niniejszym dokumencie, dla łatwiejszego odbioru, zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

¹¹⁰ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej

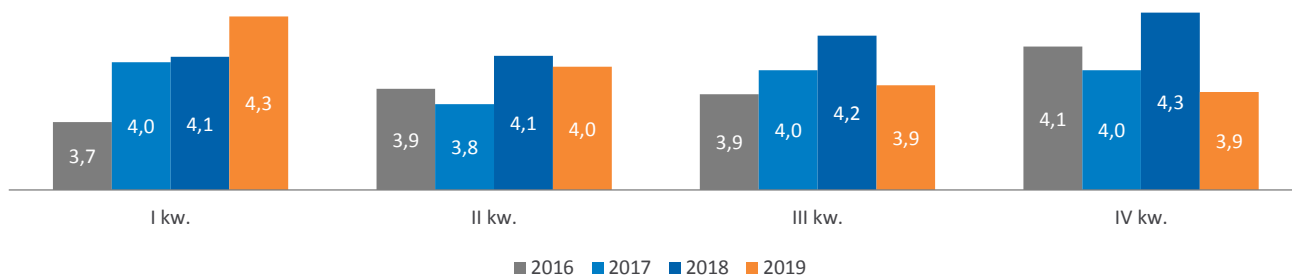
Rysunek 14 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2019 (mln ton)*



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 15 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2019 (mld tkm)*



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

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

Zgodnie z danymi czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), w I kwartale 2020 r. licencję na świadczenie usług kolejowego transportu towarów na terenie Czech posiadało 107 podmiotów, do których zaliczają się dwie spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s.¹¹¹

W I kwartale 2020 r. spółka PKP CARGO International a.s. przewiozła 2,1 mln ton towarów (-15,4% r/r) i wykonała pracę przewozową na poziomie 0,3 mld tkm (-4,6% r/r).¹¹² Jednocześnie w tym okresie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International silnie wydłużyła się, do 137,3 km (+12,7% r/r) - zbliżając się tym samym do średniej dla całego rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach.¹¹³ Wynikało to m.in. ze zwiększenia udziału w całkowitym wolumenie transportowanych ładunków takich grup towarowych jak przewozy intermodalne czy paliwa, które cechuje ogółem wyższa od średniej odległość przewozu.

Według danych SŽDC, pomimo spadku wykonanej pracy przewozowej r/r spółka PKP CARGO International poprawiła swoją pozycję konkurencyjną na czeskim rynku. W I kwartale 2020 r. udział rynkowy PKP CARGO International mierzony pracą

¹¹¹ SŽDC

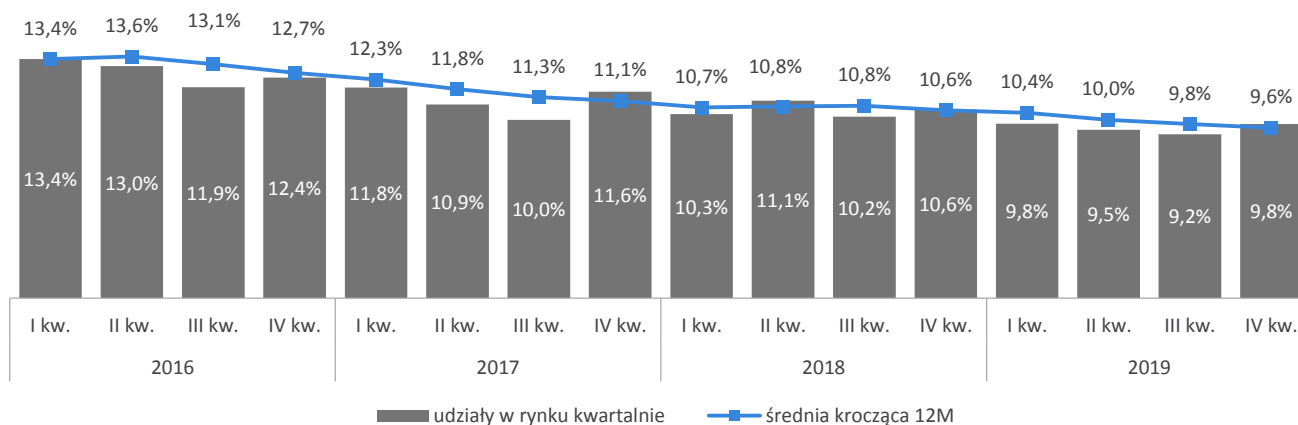
¹¹² statystyka własna PKP CARGO International

¹¹³ statystyka własna PKP CARGO International

przewozową wzrósł o 0,4 p.p. r/r do poziomu 7,8%.¹¹⁴ W konsekwencji spółka umocniła się na pozycji trzeciego największego operatora na czeskim rynku przewozów.¹¹⁵

W I kwartale 2020 r. PKP CARGO International odnotowała zmniejszone przewozy r/r m.in. w przypadku węgla kamiennego (-31,1% r/r do 0,7 mln ton), chemikaliów (-17,4% r/r do 0,1 mln ton) czy koksu i węgla brunatnego (-11,6% r/r do 0,4 mln ton).¹¹⁶ Spadek przewozów r/r wynikał częściowo z czynników zewnętrznych (m.in. zmniejszenie produkcji węgla kamiennego w kopalniach OKD czy osłabienie popytu ze strony sektora hutniczego), a częściowo z podejmowanych przez spółkę działań nakierowanych na zmianę struktury przewozów (i związany z tym dalszy wzrost efektywności procesu przewozowego oraz rentowności). Jednocześnie w I kwartale 2020 r. w ujęciu rok do roku dynamicznie wzrosły przewozy spółki PKP CARGO International m.in. w segmentach paliw ciekłych (+50,9% r/r do 0,2 mln ton) oraz intermodalnym (+7,7% r/r do 0,4 mln ton).¹¹⁷

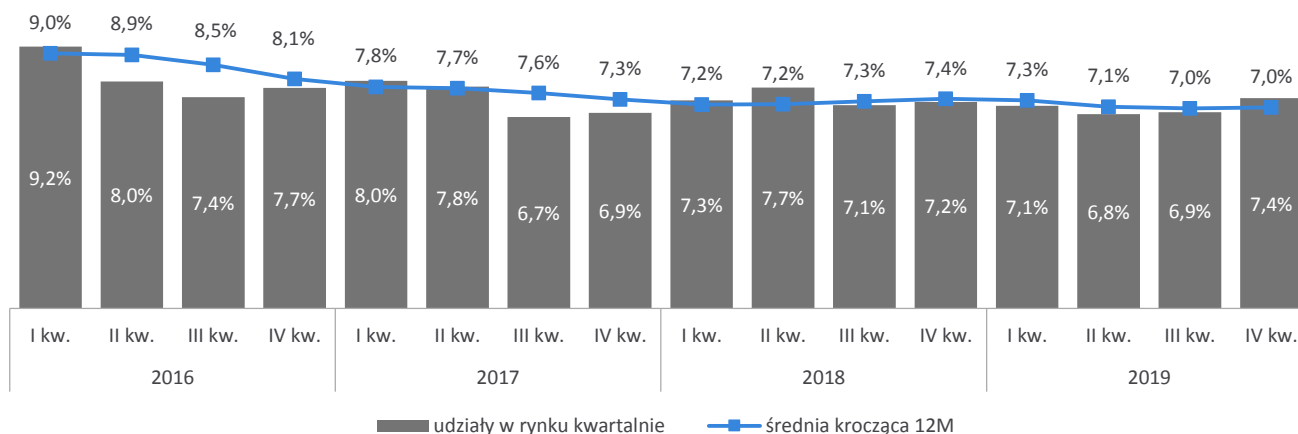
Rysunek 16 Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2019*



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

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

Rysunek 17 Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2019*



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

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

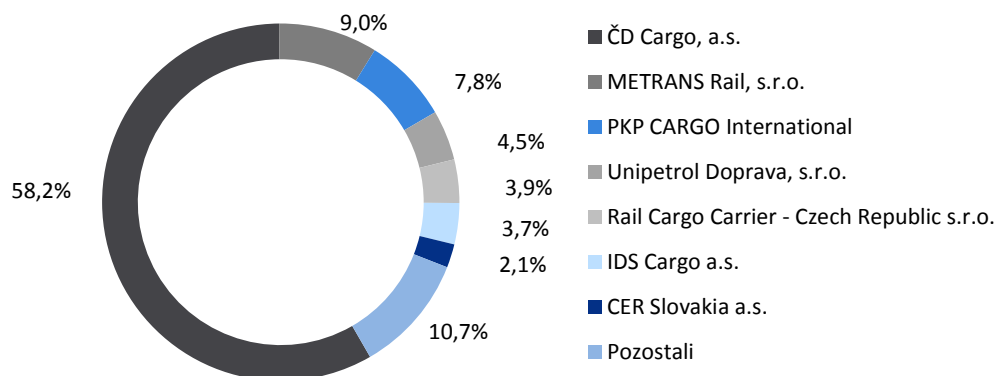
¹¹⁴ SZDC

¹¹⁵ SZDC

¹¹⁶ statystyka własna PKP CARGO International

¹¹⁷ statystyka własna PKP CARGO International

Rysunek 18 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I kwartale 2020 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

W I kwartale 2020 r. liderem czeskiego rynku towarowych przewozów pozostała spółka ČD Cargo a.s., choć jednocześnie jej udział rynkowy pozostawał w trendzie spadkowym r/r i obniżył się do 58,2% (-2,8% r/r) - tym samym po raz pierwszy w historii spadł poniżej 60,0%.¹¹⁸ W tym okresie zmniejszyły się także r/r udziały rynkowe spółek IDS Cargo (-0,2 p.p. r/r do 3,7%) oraz - zbiorczo - pozostałych niewyszczególnianych przez SŽDC operatorów kolejowych (-0,2 p.p. r/r do 9,1%). W największym stopniu wzrósł natomiast udział rynkowy spółek Metrans Polonia (+0,9 p.p. r/r do 9,0%), Rail Cargo Carrier (+0,7 p.p. r/r do 3,9%) oraz Unipetrol Doprava (+0,7 p.p. r/r do 4,5%) - czyli podmiotów koncentrujących działalność w segmencie intermodalnym oraz przewozach paliw ciekłych. Pierwsza z tych spółek, będąca międzynarodowym operatorem logistycznym i dla której model biznesowy opiera się przede wszystkim na przewozie kontenerów w obszarze Trójmorza, umocniła tym samym swoją pozycję jako wicelidera na rynku przewozów towarowych w Czechach.¹¹⁹

W zestawieniu największych operatorów kolejowych na rynku czeskim w I kwartale 2020 r. nie została natomiast uwzględniona spółka PKP CARGO S.A. W tym okresie zmniejszyły się r/r m.in. przewozy rud z uwagi na spadek zapotrzebowania klienta, metali w tranzycie z Węgier do Polski oraz drewna w eksporcie na Słowację oraz do Rumunii. Jednocześnie w ujęciu rok do roku wzrosły m.in. przewozy koksu w eksporcie do Bośni i Hercegowiny oraz węgla kamiennego z polskich portów do Czech.¹²⁰

¹¹⁸ SŽDC

¹¹⁹ SŽDC

¹²⁰ statystyka własna PKP CARGO S.A.

4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

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

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

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

Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2020 r. i 2019 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2020	I kw. 2019	Zmiana		I kw. 2020	I kw. 2019
	<i>(mln tkm)</i> ¹²¹		I kw. 2020 / I kw. 2019	%	udział w całości (%)	
Paliwa stałe ¹	2 430	2 714	-284	-10,5%	42%	38%
z czego węgiel kamienny	1 962	2 341	-379	-16,2%	34%	33%
Kruszywa i materiały budowlane ^{2*}	885	1 356	-471	-34,8%	15%	19%
Metale i rudy ³	461	876	-415	-47,3%	8%	12%
Produkty chemiczne ⁴	470	526	-56	-10,6%	8%	7%
Paliwa płynne ⁵	256	246	11	4,3%	4%	3%
Drewno i płody rolne ⁶	266	282	-16	-5,6%	5%	4%
Przewozy intermodalne	880	986	-106	-10,7%	15%	14%
Pozostałe ⁷	156	132	24	18,1%	3%	2%
Razem	5 805	7 118	-1 313	-18,4%	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne

*Praca przewozowa w grupie Kruszywa i materiały budowlane za I kwartał 2019 r. została skorygowana z 1.427 mln tkm do 1.356 mln tkm na skutek błędnych danych przekazanych Spółce przez przewoźnika PKP CARGO International HU Zrt.

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2020 r. i 2019 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2020	I kw. 2019	Zmiana		I kw. 2020	I kw. 2019
	<i>(mln ton)</i>		I kw. 2020 / I kw. 2019	%	udział w całości (%)	
Paliwa stałe ¹	12,2	14,2	-2,0	-13,8%	53%	50%
z czego węgiel kamienny	10,7	12,8	-2,1	-16,2%	47%	45%
Kruszywa i materiały budowlane ²	3,5	5,0	-1,5	-29,3%	15%	17%
Metale i rudy ³	1,7	2,9	-1,2	-42,4%	7%	10%
Produkty chemiczne ⁴	1,5	1,7	-0,2	-13,4%	6%	6%
Paliwa płynne ⁵	0,8	0,9	-0,1	-14,7%	3%	3%
Drewno i płody rolne ⁶	0,8	1,0	-0,2	-21,9%	3%	4%
Przewozy intermodalne	2,1	2,4	-0,3	-14,4%	9%	8%
Pozostałe ⁷	0,5	0,5	0,0	-7,6%	2%	2%
Razem	23,0	28,6	-5,6	-19,6%	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne

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

W I kwartale 2020 r. Grupa PKP CARGO realizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 253 km (1,46% r/r).

Tabela 14 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO za I kwartał 2020 r. i 2019 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2020	I kw. 2019	Zmiana	
	(km)		I kw. 2020 / I kw. 2019	%
Paliwa stałe ¹	199	192	7	3,9%
z czego węgiel kamienny	183	183	0	0,0%
Kruszywa i materiały budowlane ²	251	272	-21	-7,7%
Metale i rudy ³	279	305	-26	-8,5%
Produkty chemiczne ⁴	317	307	10	3,3%
Paliwa płynne ⁵	335	274	61	22,2%
Drewno i płody rolne ⁶	338	280	58	20,8%
Przewozy intermodalne	424	407	17	4,3%
Pozostałe ⁷	314	246	68	27,8%
Razem	253	249	4	1,4%

Źródło: Opracowanie własne

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

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

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.


⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.


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

⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe

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

- 

PALIWA STAŁE

 - mniejsza r/r sprzedaż węgla kamiennego ;
 - brak odbioru przez energetykę zakontraktowanego węgla – wzrost wydobytego węgla na składach kopalnianych;
 - spadek produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym;
 - wzrost znaczenia energetyki gazowej, paliw odnawialnych i elektrowni wiatrowych;
 - rosnący udział importu energii elektrycznej;
 - spadek sprzedaży węgla grubego (wyższe grubości i kaloryczności) dla odbiorców indywidualnych i lokalnych ciepłowni;
 - mniejszy (choć utrzymujący się na wysokim poziomie) import węgla z Rosji;
 - spadek cen węgla na rynkach europejskich;
 - remont elektrowni oraz opóźnienia w uruchomieniu nowych bloków;
 - przejęcie części przewozów przez konkurencyjnych przewoźników;
 - oddziaływanie uchwał antysmogowych na rynek sprzedaży paliw stałych;
 - wzrost przewozów koksu na eskport (nowe kierunki: Chiny, Algieria, Indie);
 - mniejsza produkcja węgla w OKD, utrata przewozów do Linz (Grupa PKP CARGO International).
- 

KRUSZYWA I MATERIAŁY BUDOWLANE

 - mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowany wzrostem cen materiałów budowlanych i robocizny;
 - pogorszenie płynności firm budowlanych oraz obniżenie rentowności inwestycji;
 - opóźnienia w realizacji inwestycji drogowych wynikające z sytuacji epidemicznej w Polsce (ograniczenia w wydobywaniu kamienia, problemy firm rozładunkowych na punktach ładunkowych, braki kadrowe, zmiany w organizacji budów);
 - ograniczenie dostaw kamienia wapiennego do niemieckich elektrowni spowodowane dużą podażą energii wiatrowej oraz wyłączeniem dwóch bloków energetycznych;
 - przejęcie części przewozów przez przewoźnika należącego do grupy kapitałowej jednego z klientów (uzyskanie licencji przewoźnika kolejowego);
 - wysoka konkurencja wskutek rozbudowy potencjału przewozowego ze strony innych przewoźników operujących wcześniej na niewielu relacjach;
 - zmniejszone przewozy PKP CARGO International a.s. na budowę i utrzymanie linii kolejowych;
 - mniejsza odległość przewozu wynikająca ze zmiany struktury przewozów kruszyw (wzrost udziału przewozów na krótsze odległości).


**PRZEWOZY
INTERMODALNE**

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


**METALE
IRUDY**

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


**PRODUKTY
CHEMICZNE**

- spadek przewozów węglowodorów w imporcie ze wschodu spowodowane spadkiem popytu, m.in. ze względu na epidemię koronawirusa;
- zmniejszony eksport siarki (ceny poniżej opłacalności sprzedaży siarki);
- wzrost przewozów innych art. chemicznych w tranzycie ze Wschodu na Węgry.


**PALIWA
PŁYNNE**

- niższe zlecenia przewozowe związane ze znacznym ograniczeniem importu paliw, z uwagi na pokrycie zapotrzebowania produkcją krajową (dotyczy przede wszystkim miesiąca marca br.);
- spadek przewozów i zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta Grupy PKP CARGO - zmiany wynikające z bieżącej sytuacji popytowo-podażowej oraz realizacją przewozów klienta przez przewoźnika z jego grupy kapitałowej;
- realizacja przewozów w eksporcie paliw do Czech;
- wzrost przewozów przez PKP CARGO International a.s. w przewozach z Niemiec do Czech oraz na terytorium Czech;
- wzrost odległości przewozów paliw związany ze zmianą struktury relacji przewozowych.


**DREWNO I
PŁODY ROLNE**

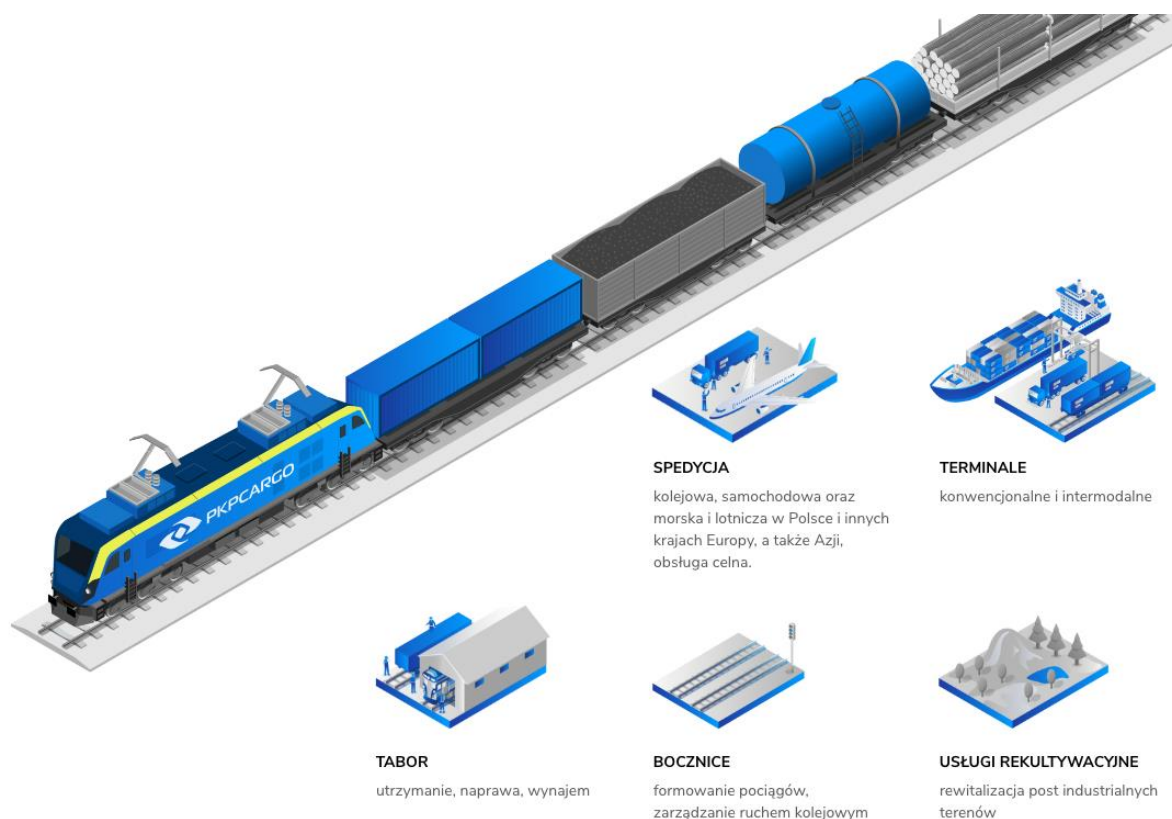
- brak eksportu drewna do Czech, Rumunii i na Węgry (klienci zaopatrują się w drewno w Czechach pochodzące z wycinki w lasach zagrożonych kornikiem);
- wstrzymanie dostaw biomasy w imporcie morskim i zastąpienie jej zrębka leśną (krajową);
- wstrzymanie eksportu drewna do Chin (ze względu na epidemię);
- pozyskanie przewozów śruty rzepakowej;
- wzrost średniej odległości wynikający ze zmiany struktury relacji przewozowych (zastąpienie importu morskiego importem lądowym) i pozyskania przewozów śruty rzepakowej.



- spadek przewozów soli z Ukrainy – mniejsze zapotrzebowanie na surowiec;
- spadek przewozów samochodów przez PKP CARGO International a.s. z powodu zawieszenia produkcji w branży automotive z powodu epidemii COVID-19;
- wzrost przewozów popiołów w komunikacji krajowej;
- wzrost przewozów wojskowych związanych z ćwiczeniami Defender 2020;
- pozyskanie przewozów samochodów i oleju w imporcie drogą lądową;
- wzrost odległości przewozów pozostałych towarów związany ze zmianą struktury relacji przewozowych.

4.3 Pozostałe usługi

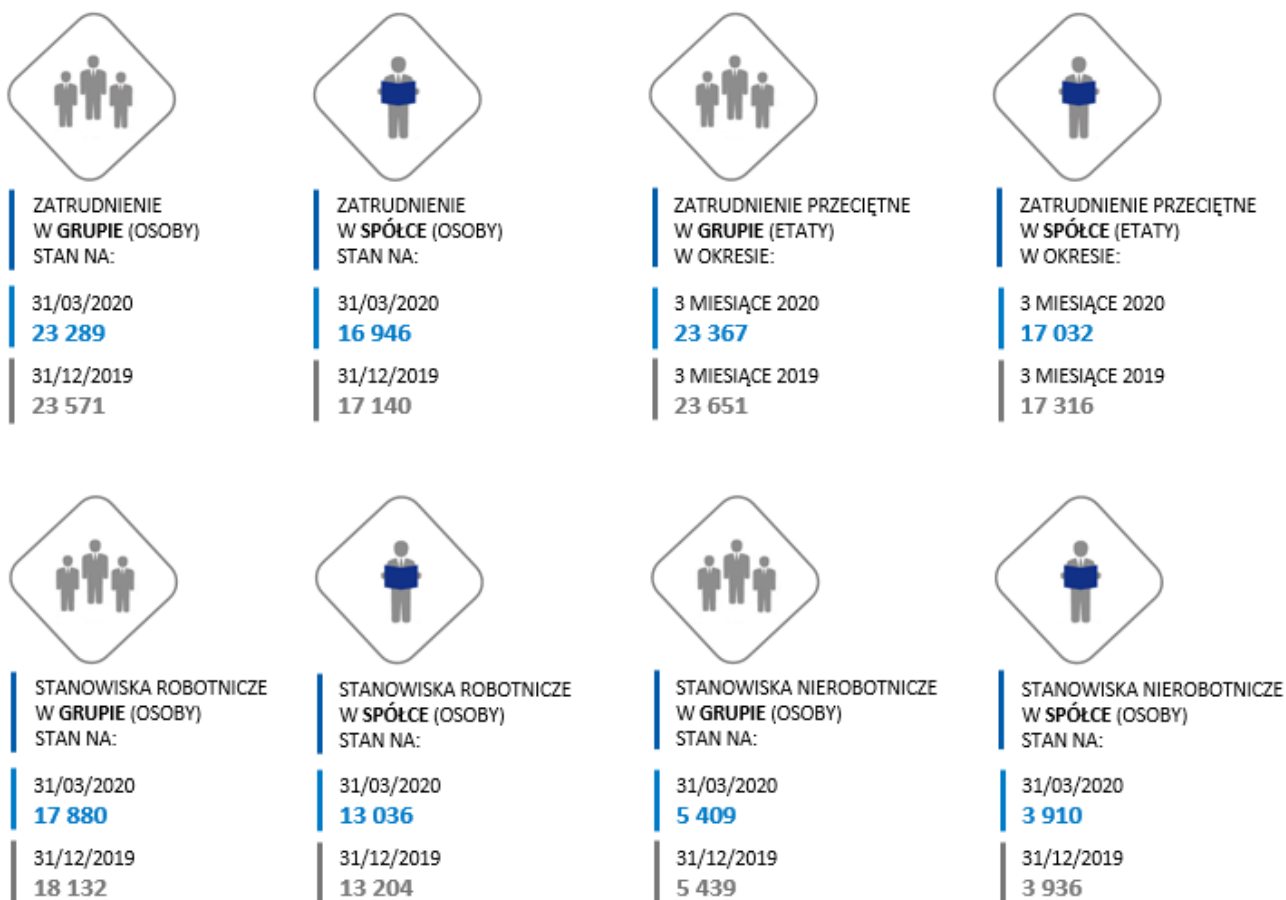
Grupa nie wyróżnia segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiada jeden główny produkt, któremu przypisane są wszystkie istotne usługi świadczone przez Grupę. Grupa prowadzi działalność w ramach jednego głównego segmentu - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych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



4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 3 miesięcy 2020 r. oraz w analogicznym okresie 2019 r.

Rysunek 19 Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2020 r. oraz 2019 r.



Od początku 2020 r. w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 282 osoby, w tym w samej spółce PKP CARGO S.A. o 194 osoby.

4.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w I kwartale 2020 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 216,5 mln zł, tj. mniej o 23,3% w stosunku do analogicznego okresu 2019 r. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3) jak również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie dotyczące najmu nieruchomości) wynikające z wejścia w życie MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w I kwartale 2020 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru, modernizację lokomotyw i wagonów oraz zakup lokomotyw - łącznie 163,2 mln zł (tj. 75,4% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 3,9 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 9,3 mln zł, na zakupy pozostałych maszyn, urządzeń oraz pozostałego wyposażenia warsztatowego i biurowego na poziomie 4,8 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie 35,3 mln zł, w tym w obszarze nieruchomości na poziomie 20,5 mln zł, w obszarze taboru na poziomie 14,2 mln zł oraz w pozostałych obszarach na poziomie 0,6 mln zł.

Szczegółowe zestawienie wykonania nakładów inwestycyjnych Grupy PKP CARGO za I kwartał 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego przedstawia poniższa tabela.

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

Wyszczególnienie	3 miesiące 2020	3 miesiące 2019	Zmiana r/r	Zmiana r/r w %
Budownictwo inwestycyjne	9,3	3,3	6,0	181,8%
Zakup lokomotyw	33,0	0,0	33,0	-
Modernizacja lokomotyw	26,5	55,3	-28,8	-52,1%
Zakup wagonów	0,0	27,4	-27,4	-100,0%
Modernizacja wagonów	1,4	0,0	1,4	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	2,7	3,7	-1,0	-27,0%
Teleinformatyzacja	3,9	1,0	2,9	290,0%
Pozostałe	2,1	1,2	0,9	75,0%
Komponenty w remontach, w tym:	102,3	157,7	-55,4	-35,1%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	30,5	45,6	-15,1	-33,1%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	71,8	112,1	-40,3	-36,0%
Prawa do użytkowania aktywów	35,3	32,5	2,8	8,6%
Razem	216,5	282,1	-65,6	-23,3%

Źródło: Opracowanie własne

4.6 Istotne informacje i zdarzenia

styczeń

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

luty

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

marzec

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

kwiecień

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

maj

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

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 ¹²²		w mln EUR	
	3 miesiące 2020	3 miesiące 2019	3 miesiące 2020	3 miesiące 2019
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3963	4,2978
Przychody z działalności operacyjnej	1 049,7	1 270,0	238,8	295,5
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-105,6	86,9	-24,0	20,2
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-138,9	68,9	-31,6	16,0
Zysk / strata netto	-114,4	53,1	-26,0	12,4
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-158,5	50,8	-36,1	11,8
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/EUR)	-2,56	1,18	-0,58	0,27
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	-2,56	1,18	-0,58	0,27
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	102,8	162,7	23,4	37,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-242,7	-82,7	-55,3	-19,2
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-98,2	-71,8	-22,3	-16,7
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-238,1	8,2	-54,2	1,9
	31/03/2020	31/12/2019	31/03/2020	31/12/2019
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,5523	4,2585
Aktywa trwałe	6 491,0	6 503,8	1 425,9	1 527,3
Aktywa obrotowe	1 243,0	1 487,5	273,0	349,3
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	22,2	-	4,9	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	491,9	525,8
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 264,8	3 423,3	717,2	803,9
Zobowiązania długoterminowe	3 081,3	3 115,9	676,8	731,7
Zobowiązania krótkoterminowe	1 410,1	1 452,1	309,8	341,0

Źródło: *Wartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2020 roku sporządzone według MSSF UE.*

¹²² W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchylen w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN		w mln EUR	
	3 miesiące 2020	3 miesiące 2019	3 miesiące 2020	3 miesiące 2019
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3963	4,2978
Przychody z działalności operacyjnej	751,3	964,7	170,9	224,5
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-103,0	69,0	-23,4	16,1
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-124,2	54,2	-28,3	12,6
Zysk / strata netto	-102,4	41,7	-23,3	9,7
Całkowite dochody	-138,2	41,8	-31,4	9,7
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/EUR)	-2,29	0,93	-0,52	0,22
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/EUR)	-2,29	0,93	-0,52	0,22
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	148,5	177,9	33,8	41,4
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-229,1	-40,9	-52,1	-9,5
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-100,3	-74,5	-22,8	-17,3
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-180,9	62,5	-41,1	14,5
	31/03/2020	31/12/2019	31/03/2020	31/12/2019
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,5523	4,2585
Aktywa trwałe	5 999,6	6 030,5	1 317,8	1 416,1
Aktywa obrotowe	787,8	989,8	173,1	232,4
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	22,1	-	4,9	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	491,9	525,8
Kapitał własny	3 072,2	3 210,4	674,9	753,9
Zobowiązania długoterminowe	2 632,8	2 659,0	578,3	624,4
Zobowiązania krótkoterminowe	1 104,5	1 150,9	242,6	270,2

Źródło: Kwartalna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończone 31 marca 2020 roku sporządzona według MSSF UE.

W okresach objętych Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Kwartalną Informacją Finansową PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończonych dnia 31 marca 2020 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalone przez Narodowy Bank Polski:

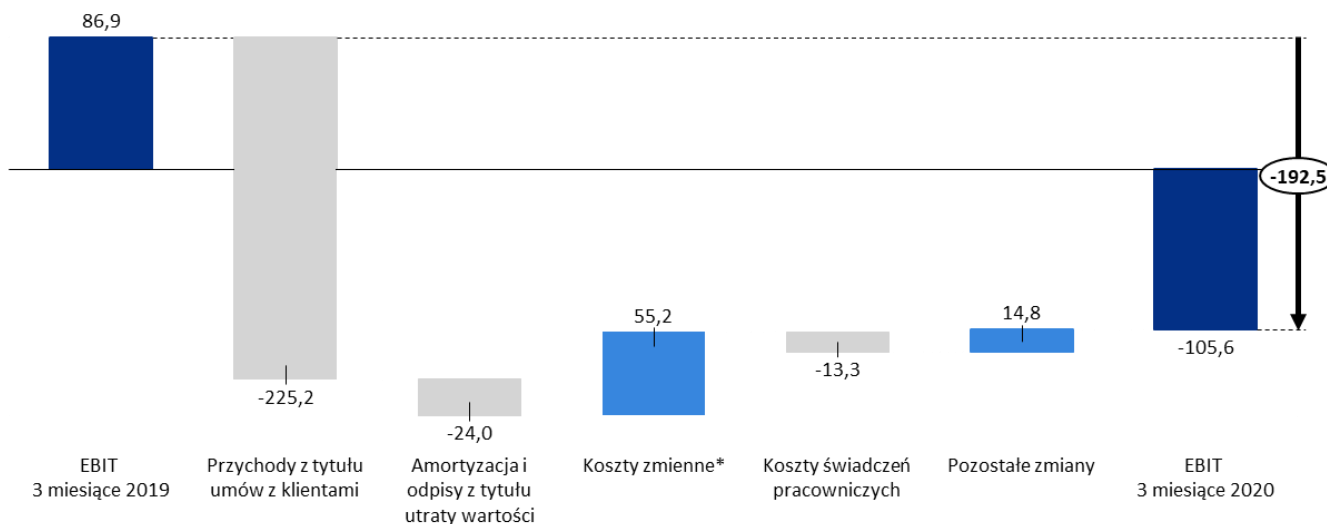
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.03.2020 – 4,5523 PLN/EUR, 31.12.2019 - 4,2585 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.03.2020 - 4,3963 PLN/EUR, 01.01 - 31.03.2019 - 4,2978 PLN/EUR.

5.1.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyniku Grupy PKP CARGO

W okresie 3 miesięcy 2020 r. wynik EBIT wyniósł -105,6 mln zł i spadł w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 192,5 mln zł.

Rysunek 20 Wynik EBIT w okresie 3 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

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

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na poziom wyniku EBIT w okresie 3 miesięcy 2020 r. w porównaniu do 3 miesięcy 2019 r. zostały opisane poniżej:

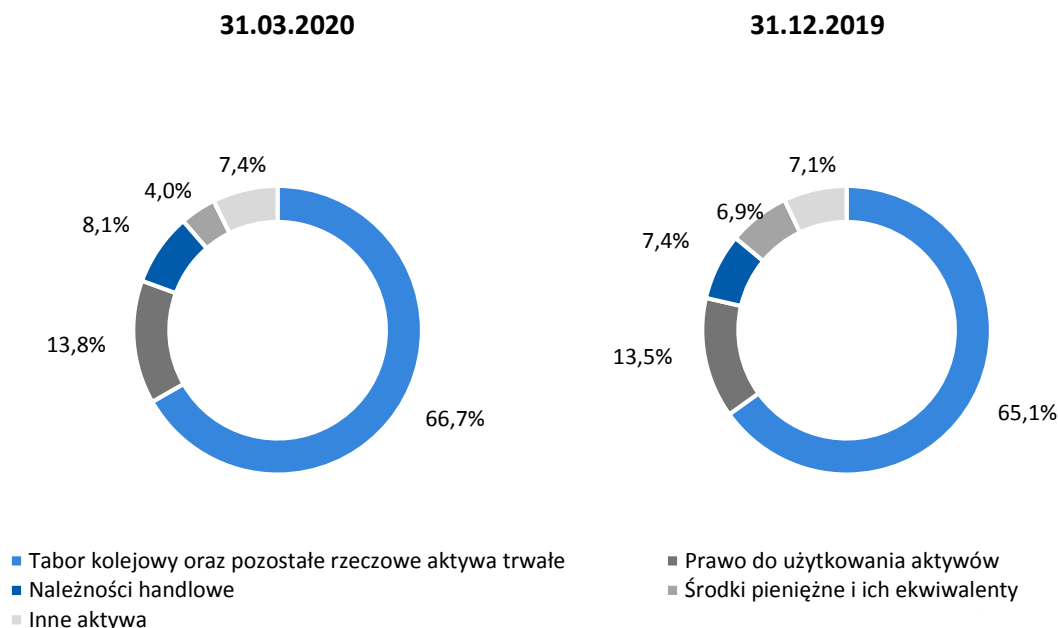
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym głównie przychodów z tytułu usług przewozowych oraz spedycyjnych) wynikał przede wszystkim ze spadku przewozów (spadek pracy przewozowej o 18,4%). Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**;
- wzrost kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości w związku ze zwiększonymi nakładami inwestycyjnymi dotyczącymi inwestycji taborowych w 2019 r.;
- spadek kosztów zmiennych zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury o 18,0% na skutek spadku pracy przewozowej o 18,4%;
- wzrost kosztów świadczeń pracowniczych wynikał przede wszystkim z podwyżki wynagrodzeń w PKP CARGO S.A. (podwyżka została przyznana od 1 sierpnia 2019 r.), przy spadku przeciętnego zatrudnienia o 284 etaty w Grupie PKP CARGO. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- pozycja pozostałe zmiany miała pozytywny wpływ na wynik EBIT m.in. z tytułu zwiększonego wyniku netto w wysokości 3,3 mln zł wynikającego z dodatnich różnic kursowych dotyczących głównie należności i zobowiązań handlowych, spadku kosztów z tytułu usług transportowych o 3,1 mln zł oraz spadku pozostałych usług o 2,1 mln zł.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

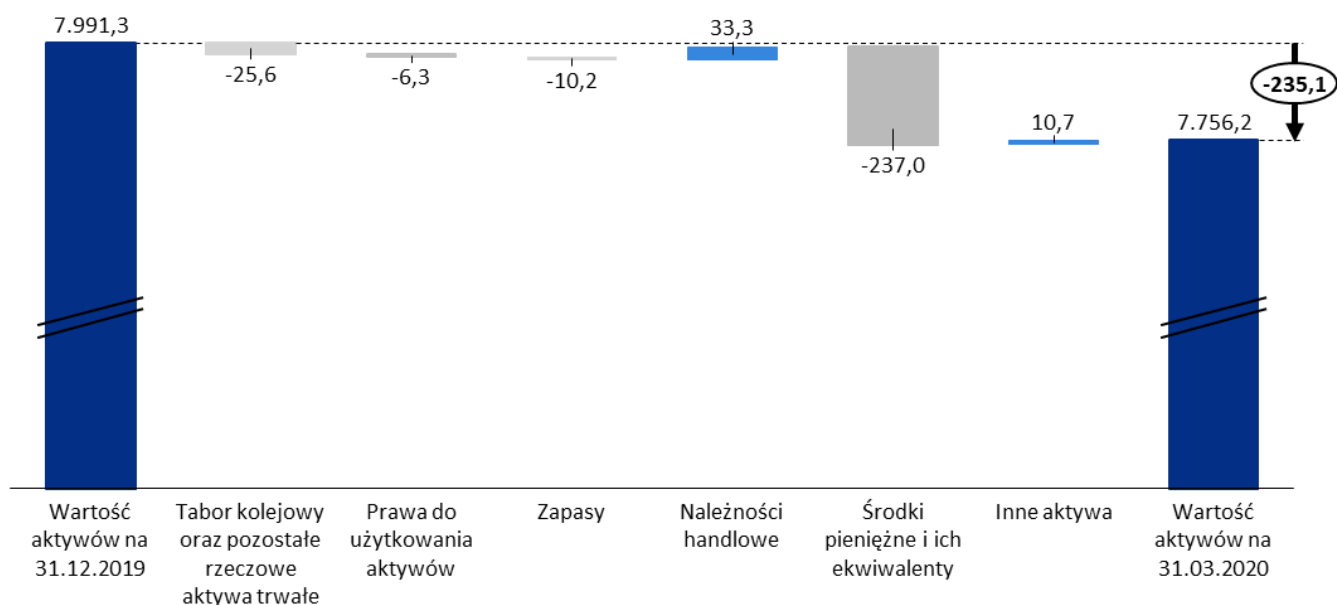
Największy udział w strukturze aktywów na dzień 31.03.2020 r. posiadał tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły łącznie 66,7% sumy aktywów wobec 65,1% na dzień 31.12.2019 r. Największy udział w strukturze aktywów obrotowych na dzień 31.03.2020 r. w stosunku do całości aktywów miały należności handlowe, które były równe 8,0% całości aktywów (łącznie należności handlowe w zakresie aktywów trwałych oraz obrotowych stanowiły 8,1% sumy aktywów).

Rysunek 21 Struktura aktywów Grupy PKP CARGO – stan na 31.03.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 22 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 3 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 31.03.2020 r. w porównaniu do dnia 31.12.2019 r. zostały opisane poniżej:

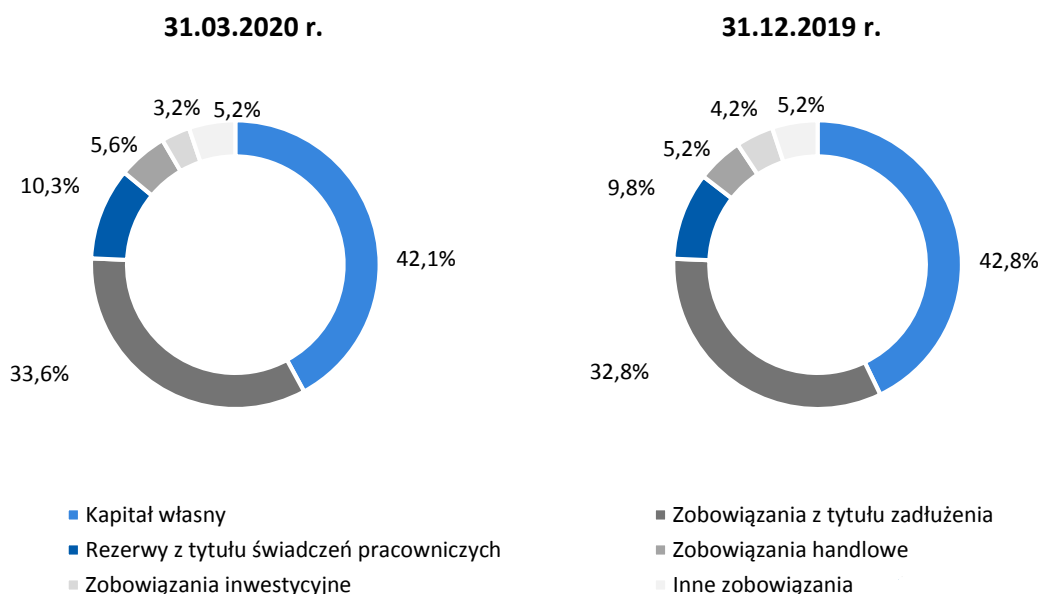
- wartość taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych spadła o 25,6 mln zł, głównie w wyniku reklasyfikacji aktywów o wartości 22,2 mln zł do pozycji aktywów trwałych klasyfikowanych do sprzedaży;
- spadek wartości zapasów o 10,2 mln zł w wyniku ograniczenia zakupów materiałów i części zamiennych przy wykorzystaniu posiadanych zapasów do mniejszej ilości wykonywanych napraw taboru wynikającej ze zmniejszenia przewozów;

- wzrost wartości należności handlowych o 33,3 mln zł wynika głównie z wydłużenia terminów płatności dla kontrahentów w ramach prowadzonych działań handlowych;
- spadek wartości środków pieniężnych o 237,0 mln zł wynika głównie z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 249,5 mln zł, spłat kredytów bankowych oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 128,3 mln zł, przy wpływach z działalności operacyjnej w wysokości 102,8 mln zł oraz przy zaciągnięciu kredytów w wysokości 18,2 mln zł;
- wzrost wartości pozycji inne aktywa w związku ze zwiększeniem aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego o 29,7 mln zł oraz wzrostu wartości pozycji aktywa trwałe klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży o 22,2 mln zł w wyniku podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej środków trwałych, przy jednoczesnym spadku wartości należności z tytułu VAT o 37,5 mln zł.

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

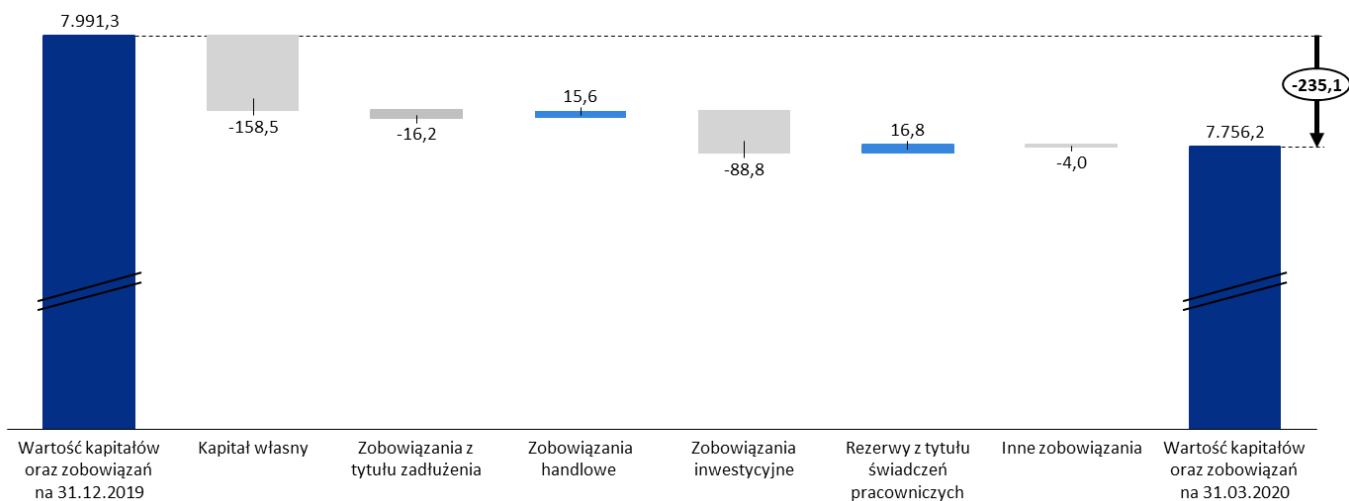
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 31.03.2020 r. stanowił 42,1% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 42,8% na dzień 31.12.2019 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 33,6% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 32,8% na 31.12.2019 r.

Rysunek 23 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO – stan na 31.03.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 24 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

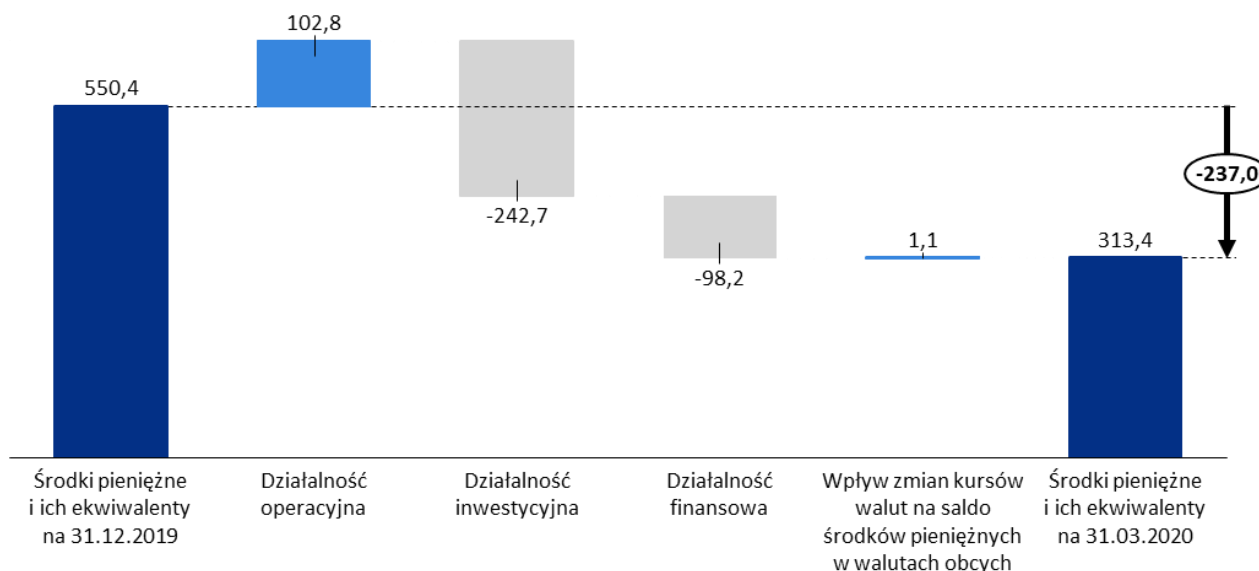
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów oraz zobowiązań na dzień 31.03.2020 r. w porównaniu do dnia 31.12.2019 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości kapitału własnego głównie w wyniku osiągnięcia ujemnego wyniku finansowego przez Grupę PKP CARGO oraz zmniejszenia wartości pozycji pozostałe składniki kapitału własnego o 37,1 mln zł w związku z m.in. ujemną wyceną instrumentów zabezpieczających w ramach rachunkowości zabezpieczeń;
- spadek wartości zobowiązania z tytułu zadłużenia na poziomie 16,2 mln zł w związku ze spłatą kredytów i leasingów, przy wzroście wartości wyceny walutowej kredytów oraz leasingów;
- wzrost zobowiązań handlowych o 15,6 mln zł wynika z aktywnego zarządzania kapitałem obrotowym;
- spadek wartości zobowiązań inwestycyjnych o 88,8 mln zł wynikał głównie ze spadku zobowiązań inwestycyjnych dotyczących taboru kolejowego w wysokości 68,8 mln zł;
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych o 16,8 mln zł wynikał głównie ze wzrostu wartości rezerw na niewykorzystane urlopy w wysokości 14,0 mln zł;

Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.03.2020 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2019 r. spadła o 237,0 mln zł.

Rysunek 25 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2020 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy stracie brutto na poziomie 138,9 mln zł i amortyzacji oraz odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 195,6 mln zł. Ponadto największe zmiany wpływające na zwiększenie przepływów z działalności operacyjnej zanotowano z tytułu zmian wartości kapitału obrotowego w wysokości 35,1 mln zł.
- Przepływy z działalności inwestycyjnej wynikają głównie z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 249,5 mln zł.
- Przepływy pieniężne z działalności finansowej wynikały głównie ze spłat kredytów i pożyczek, wydatków z tytułu leasingu wraz z odsetkami od leasingu oraz odsetkami od kredytów i pożyczek w wysokości 128,3 mln zł, przy otrzymanych dotacjach na zakup taboru w wysokości 12,7 mln zł oraz wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 18,2 mln zł.

5.1.3 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2020 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r.

Wyszczególnienie	3 miesiące 2020	3 miesiące 2019	Zmiana	Tempo zmian
			2020 - 2019	2020/2019
Marża EBITDA ¹	8,6%	20,4%	-11,8 p.p.	-57,9%
Marża wyniku netto ²	-10,9%	4,2%	-15,1 p.p.	-
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ^{3*}	3,3	1,5	1,8	120,0%
ROA ⁴	-1,7%	2,7%	-4,4 p.p.	-
ROE ⁵	-4,0%	5,7%	-9,7 p.p.	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	220,6	234,8	-14,2	-6,0%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1 447,0	1 458,0	-11,0	-0,8%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸	14,1	15,1	-1,0	-6,6%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹	248,4	301,0	-52,6	-17,5%

Źródło: Opracowanie własne

* W większości przypadków przy wyliczaniu wskaźnika dług netto/EBITDA eliminowany jest wpływ MSSF 16. W związku z powyższym na dzień 31 marca 2020 r. szacunkowa wartość skonsolidowanego wskaźnika dług netto/EBITDA, skalkulowanego po eliminacji wpływu MSSF 16 wyniosła 2,7 (Nota 4.1. SSF¹²⁴).

Do oceny działalności Grupy PKP CARGO służą zarówno podstawowe wskaźniki finansowe takie jak: marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE, wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA, 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.

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 zadłużenia finansowego netto (stanowiącego sumę (i) kredytów bankowych i pożyczek (ii) leasingu pomniejszoną o (i) środki pieniężne i ich ekwiwalenty; (ii) lokaty powyżej 3 miesięcy oraz EBITDA za ostatnie 12 miesięcy (wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu aktualizacji wartości). Szczegóły dotyczące kalkulacji wskaźnika długu netto do EBITDA opisano w **Nocie 4.1. SSF**.
4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
5. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
6. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)
7. Obliczony jako iloraz brutto-tonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
8. 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).
9. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.

¹²⁴ Za każdym razem, gdy w „Pozostałych informacjach do skonsolidowanego raportu kwartalnego” będzie mowa o Nocie, należy przez to rozumieć Notę Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO („SSF”) za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2020 r. sporządzonego według MSSF UE, chyba że podano inaczej

- Kluczowe wskaźniki rentowności tj. marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE zanotowały poziomy niższe r/r z przyczyn opisanych w rozdziale **5.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**. Pogorszył się również wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA wskutek pogorszenia się wyników finansowych Grupy oraz wzrostu zadłużenia;
- pogorszenie się średniodobowego przebiegu lokomotyw wynika ze spadku przewozów oraz spowodowane jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę pracującą również wynika ze spadku przewozów oraz spowodowane jest wysokim poziomem zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniodobowego czasu pracy lokomotyw z przyczyn opisanych powyżej;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego nastąpił przede wszystkim na skutek spadku pracy przewozowej o 18,4% r/r, przy spadku zatrudnienia jedynie o 1,2% r/r.



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



Sytuacja związana z COVID-19

- Zamknięcie niektórych kopalń wpłynie na niższe wydobycie, a spadek zapotrzebowania na węgiel powoduje niższe przewozy tego surowca. Od kwietnia 2020 r. zaobserwowano silne pogłębienie spadkowej tendencji z uwagi na spadek zużycia energii elektrycznej w związku z epidemią COVID-19.
- Prawdopodobne pogłębienie opóźnień realizowanych inwestycji oraz przesunięcia w czasie nowych inwestycji, a tym samym zmiana zapotrzebowania na przewozy kruszyw.
- Odsunięcie w czasie ponownego uruchomienia pieca w Krakowie przez ArcelorMittal Poland.
- Negatywny trend spadku masy może zostać podtrzymany w najbliższych miesiącach.
- Wzrost dodatkowych kosztów spowodowany wdrożeniem rozwiązań mających wpływ na zmiany w organizacji pracy i jej efektywności.



Wsparcie z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych

- Spółka szacuje, że w okresie obowiązywania porozumień z reprezentatywnymi organizacjami związkowymi, tj. od 1 czerwca do 31 sierpnia 2020 r., wsparcie z FGŚP mogłoby wynieść ok. 105 mln zł, natomiast wartość pomniejszonych kosztów wynagrodzeń, wynikająca z obniżenia wymiaru czasu pracy pracowników o 10%, mogłaby wynieść ok. 23 mln zł.



Sytuacja na rynku surowców energetycznych

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



Sytuacja na rynku kruszyw

- Mniejsze zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany spowodowany wzrostem cen.
- Pogorszenie płynności firm budowlanych oraz obniżenie rentowności inwestycji.
- Opóźnienia w realizacji inwestycji drogowych wynikające z sytuacji epidemicznej.



Sytuacja na rynku przewozów intermodalnych

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



Stan infrastruktury kolejowej

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



Opłaty za dostęp do infrastruktury

- Koszty dostępu do infrastruktury nadal będą stanowić istotną pozycję kosztów operacyjnych
- W zakresie infrastruktury krajowej i zagranicznej w perspektywie najbliższego kwartału nie przewiduje się znaczących zmian.
- Z uwagi na spadek przewozów towarowych oraz stan epidemii na terenie kraju, PKP PLK S.A. od połowy marca do odwołania odstąpiła od naliczania opłat rezerwacyjnych i niektórych kar.



Sytuacja na rynku surowców hutniczych

- ArcelorMittal Poland pod koniec listopada 2019 r. tymczasowo zatrzymał część surowcową krakowskiej huty. Planowane na marzec 2020 r. ponowne uruchomienie wielkiego pieca, zostało odłożone w czasie z powodu epidemii.



Sytuacja gospodarcza w Europie

- Wykonana praca przewozowa transportu kolejowego jest silnie skorelowana nie tylko z dynamiką PKB, ale również z okresami spadków i wzrostów gospodarki czy długotrwałymi wahaniami w poszczególnych gałęziach przemysłu. Obecnie na całą branżę transportu towarów (w tym transport towarów kolejaj) wpływ mają także relacje z partnerami biznesowymi.

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

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

5.4 Informacje o majątku produkcyjnym

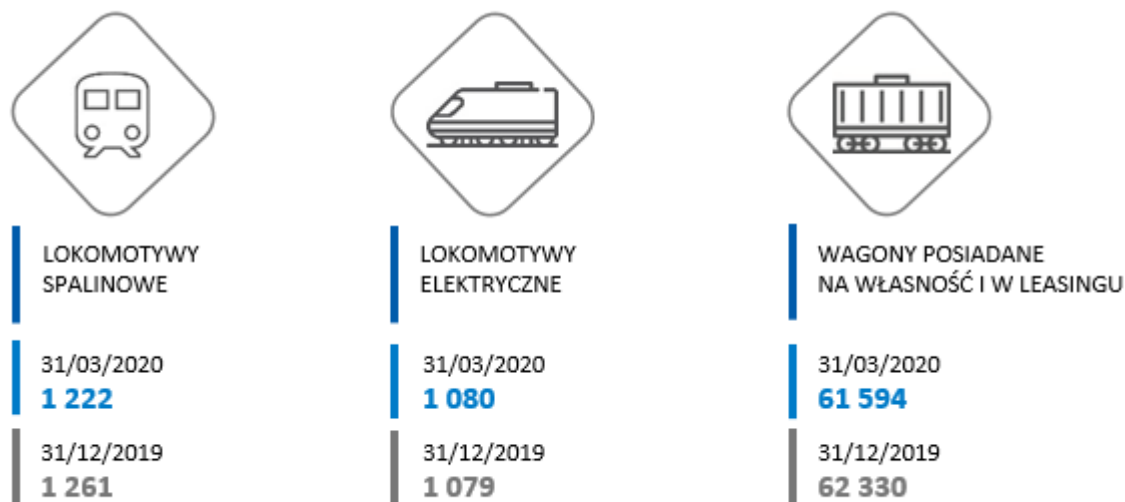
5.4.1 Tabor

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-P5 oraz napraw lokomotyw spalinowych na poziomie P1-P4. Poza taborom stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru i podzespołów należących do innych właścicieli.

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

W okresie 3 miesięcy 2020 r. nastąpił spadek liczby lokomotyw i wagonów użytkowanych przez Grupę. Grupa PKP CARGO dokonuje zakupu nowych lokomotyw oraz wagonów i jednocześnie prowadzi proces utylizacji najstarszego taboru. Ponadto dokonywane są modernizacje lokomotyw - w ciągu 3 miesięcy 2020 r. wykonano 1 naprawę główną z modernizacją lokomotywy serii ET41, 2 naprawy główne z modernizacją lokomotyw serii SM48 (ze zmianą serii na ST48) oraz 2 szt. napraw głównych połączonych z modernizacją lokomotyw ST44. W I kwartale 2020 r. dokonano zakupu 2 szt. lokomotyw dwusystemowych VECTRON. Obecnie Grupa PKP CARO posiada 2 302 lokomotyw.

Rysunek 26 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 31.03.2020 r. oraz 31.12.2019 r.



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 prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej w pozycji prawa do użytkowania aktywów.

W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2020 r.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2020 r. oraz 31.12.2019 r.

Wyszczególnienie	31/03/2020	31/12/2019	Zmiana 2020-2019
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 451	1 449	-2
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	716 669	723 962	7 293

Źródło: Opracowanie własne

Zmiana powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Jednostce dominującej, jak i w podległych Jednostce spółkach i dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności. W analizowanym okresie największy wpływ miało zwiększenie powierzchni użytkowanych gruntów własnych przez PKP CARGO International (w obszarze Paskov oraz Dubí u Kladna) oraz zmniejszenie powierzchni budynków poprzez dalszą rozbiórkę przez PKP CARGO International.

6. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

6.1 Stan epidemii, wprowadzone obostrzenia oraz ich wpływ na działalność Grupy PKP CARGO

Rozprzestrzenianie się wirusa COVID-19 ma negatywny wpływ na działalność Grupy PKP CARGO z uwagi na spowolnienie gospodarcze (które może przekształcić się w krótkoterminową recesję), decyzje administracji państwowej dotyczące ograniczeń lub zawieszenia działalności niektórych sektorów gospodarki oraz ograniczenia w sferze społecznej związane z utrudnionym przemieszczaniem się ludzi.

Dotychczasowe skutki rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19 oraz restrykcje z tym związane, miały znaczący wpływ na działalność Grupy PKP CARGO. Spadek zużycia energii elektrycznej w polskiej gospodarce w ostatnim czasie na poziomie ok. 10-12% spowodował, że elektrownie zmniejszyły zapotrzebowanie na węgiel z Polskiej Grupy Górniczej, co przełożyło się bezpośrednio na spadek przewozów surowców energetycznych. W marcu wskaźnik koniunktury w budownictwie spadł do -1,9 z poziomu +0,1 w lutym. Występuje wysokie prawdopodobieństwo, że COVID-19 przyczyni się do pogłębienia opóźnień realizowanych inwestycji oraz przesunięcia w czasie nowych inwestycji publicznych i prywatnych, a tym samym do zmiany zapotrzebowania na przewozy kruszyw. Istotny wpływ na bieżący poziom przewozów miała również marcowa decyzja kluczowego klienta, tj. koncernu ArcelorMittal Poland, o odłożeniu w czasie ponownego uruchomienia wielkiego pieca w Krakowie, podyktowana głównie epidemią COVID-19. Część surowcowa krakowskiej huty została tymczasowo zatrzymana pod koniec listopada 2019 r. Ponadto, z powodu epidemii, działalność zawiesiło wiele przedsiębiorstw produkcyjnych, co wpłynęło na spadek importu komponentów oraz eksportu gotowych wyrobów. Zamknięcie sieci handlowych spowodowało wstrzymanie dostaw produktów z Chin drogą morską oraz lądową, zawieszona została też produkcja w branży automotive. Powyższe czynniki spowodowały, że Grupa PKP CARGO odnotowała spadek masy przewozowej w samym I kwartale 2020 r. o ok. 20% r/r., a wstępne dane za kwiecień 2020 r. wskazują na pogłębianie się spadku masy do ponad 25% r/r. Jednocześnie Zarząd przewiduje, że taki negatywny trend może zostać podtrzymany w najbliższych miesiącach.

Z uwagi na ogłoszenie na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemicznego (od dnia 14 marca 2020 r.), a następnie stanu epidemii (od 20 marca br. do odwołania) w związku z zakażeniem wirusem COVID-19, PKP CARGO S.A., mając na uwadze ciążyący na pracodawcy obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom Spółki oraz stosując się do przepisów prawa i zaleceń uprawnionych organów władzy publicznej, podjęła niezbędne działania w sferze pracowniczej w celu przeciwdziałania tej epidemii. Zalecane rozwiązania profilaktyczne, polegające w szczególności na zatrudnianiu pracowników w formie zdalnej, uelastycznieniu czasu pracy oraz ograniczeniu do niezbędnego minimum bezpośrednich spotkań i podróży służbowych zostały wprowadzone w możliwie najszerszym zakresie. Wdrożone rozwiązania miały istotny wpływ na zmiany w organizacji pracy i jej efektywność oraz spowodowały generowanie dodatkowych kosztów.

W związku z przewidywanym wpływem epidemii COVID-19 tj. spadkiem realizowanych przewozów przekładającym się na spadek przychodów oraz wzrost kosztów jednostkowych, Zarząd Spółki zamierza wnioskować o wypłatę ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych świadczeń na dofinansowanie wynagrodzeń pracowników objętych obniżonym wymiarem czasu pracy w następstwie wystąpienia epidemii. W dniu 7 maja 2020 r. Spółka podpisała ramowe porozumienie pomiędzy PKP CARGO a Organizacjami Związkowymi działającymi w Spółce. Strony porozumiały się w zakresie wyrażenia zgody na obniżenie wymiaru czasu pracy pracowników PKP CARGO o 10%, nie więcej niż do 0,5 etatu. Jednocześnie pracownikom objętym obniżonym wymiarem czasu pracy będzie przysługiwało wynagrodzenie obniżone proporcjonalnie do obniżonego wymiaru czasu pracy, przy czym nie będzie mogło być ono niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalane na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.

Dynamicznie zmieniająca się sytuacja przebiegu pandemii COVID-19, trudne do przewidzenia tempo stopniowego zmniejszania restrykcji oraz ograniczeń, a tym samym brak długoterminowych prognoz w tym zakresie, powodują istotne ograniczenia możliwości przygotowania rzetelnych długookresowych prognoz gospodarczych.

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

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

6.3 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w okresie I kwartału 2020 r. transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji. Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązаныmi zostały przedstawione w [Nocie 7.1 SSF](#).

6.4 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek


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

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


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

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


Zarząd Spółki

**Czesław
Warsewicz**  Elektronicznie
podpisany przez
Czesław Warsewicz
Data: 2020.05.20
16:46:17 +02'00'

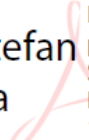
Czesław Warsewicz
Prezes Zarządu

 Elektronicznie podpisany
przez Leszek Borowiec
Data: 2020.05.20 12:35:07
+02'00'

Leszek Borowiec
Członek Zarządu

**Witold
Krzysztof
Bawor**  Elektronicznie
podpisany przez
Witold Krzysztof Bawor
Data: 2020.05.20
15:28:52 +02'00'

Witold Bawor
Członek Zarządu

**Zenon Stefan
Kozendra**  Elektronicznie
podpisany przez Zenon
Stefan Kozendra
Data: 2020.05.20
12:52:40 +02'00'

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 20 maja 2020 roku



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

PKP CARGO S.A.

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

telefon: +48 22 391-47-09

faks: +48 22 474-29-53

e-mail: relacje.inwestorskie@pkpcargo.com