
SKONSOLIDOWANY RAPORT ROCZNY
GRUPY KAPITAŁOWEJ **PKP CARGO**
ZA 2014 ROK



Szanowni Państwo,

Przekazuję Państwu Raport Roczny PKP CARGO za 2014 – pierwszy rok naszej obecności na GPW. Mam wielki zaszczyt poinformować Państwa o sukcesach w realizacji zobowiązań złożonych w okresie debiutu giełdowego i zarysowanej wówczas strategii biznesowej. Podnosimy wydajność i zwiększamy elastyczność PKP CARGO, co na pełnym wyzwaniach i bardzo konkurencyjnym rynku umożliwiło nam wypracowanie bardzo dobrych wyników operacyjnych i finansowych.

W 2014 roku otoczenie rynkowe w sektorze kolejowym okazało się niezwykle wymagające. Musieliśmy się zmierzyć ze skutkami konfliktu na Ukrainie, który wpłynął na logistyczne powiązania naszych klientów, a tym samym na naszą działalność. Potrafiliśmy dostosować naszą ofertę do zmieniających się warunków, wykorzystując szanse i minimalizując zagrożenia.

Drugim czynnikiem wpływającym na kondycję całej branży był spadek cen węgla na światowych rynkach. PKP CARGO przewozi ponad 70 proc. węgla transportowanego w Polsce. Dzięki elastycznemu podejściu do rynku, obniżone przewozy węgla zrekompensowane zostały w dużej mierze rozwojem w innych obszarach naszej działalności, szczególnie w segmencie kruszyw i materiałów budowlanych.

Największym wyzwaniem dla całego sektora przewozów kolejowych była jednak bezprecedensowa skala modernizacji infrastruktury torowej. Spadek średniej prędkości handlowej spowodowany robotami na niespotykaną dotąd skalę to dziś wyższe koszty, ale w perspektywie kilku lat wymierne korzyści. Utrzymując wysoką rentowność przy tym poziomie wykorzystania zasobów dowiedliśmy, jak wielki potencjał drzemie w PKP CARGO.

W 2014 roku podjęliśmy działania, które wzmacniają fundamenty naszego rozwoju w kolejnych latach.

Przeprowadziliśmy gruntowną reorganizację struktury spółki, co przełożyło się na usprawnienie procesu przewozowego. Wprowadzając równocześnie pionowy model zarządzania i definiując na nowo zadania dla części sprzedażowej nadaliśmy spółce większą elastyczność. Zmiany te znakomicie usprawniły organizację przewozów kolejowych. To pozwoliło ograniczyć negatywne dla naszych klientów skutki modernizacji linii kolejowych. Zmiana struktury części sprzedażowej PKP CARGO zbliżyła nas do klientów i pozwoliła lepiej zrozumieć ich potrzeby.

Uporządkowaliśmy zaplecze taborowe grupy kapitałowej tworząc spółkę PKP CARGOTABOR – jeden z największych w Europie podmiotów w tej branży. Dzięki wdrożeniu metody „lean management” uzyskaliśmy skokową poprawę jakości zarządzania procesem modernizacji taboru, co przełożyło się na dodatkowe kilka

tysięcy sztuk wagonów przekazanych do dyspozycji klientów w czasie jesiennego szczytu przewozowego. Przeprowadzone zmiany prowadzą do istotnej profesjonalizacji i tworzą nowe kompetencje w tym obszarze działalności Grupy. Jestem przekonany, że otworzy to nowy rozdział w historii PKP CARGO, którego zwieńczeniem będzie rozpoczęcie samodzielnej produkcji taboru.

Rozwój międzynarodowy naszej Grupy, w tym również w zakresie usług intermodalnych, uzyskał nową perspektywę działania. Stało się tak po uporządkowaniu strategii spółki zależnej Cargosped oraz rozpoczęciu procesu przejęcia stu procent udziałów w spółce PS Trade Trans – największym polskim spedytorze kolejowym. Dzięki podjętym inicjatywom PKP CARGO zyskuje możliwość organicznego rozwoju poza granicami Polski oraz oferowania obsługi złożonych łańcuchów logistycznych.

Konsekwentna realizacja strategii w zakresie ograniczania kosztów pozwoliła nam na osiągnięcie rekordowego dla branży poziomu marży EBITDA, wynoszącego 17 proc. Koszty działalności PKP CARGO spadły o 13 proc. w ujęciu rocznym, a zysk netto wzrósł o 18 proc., do 276 mln zł.

Bardzo dobra kondycja finansowa PKP CARGO przekłada się nie tylko na możliwość wypłaty dywidendy za 2014 rok. Przede wszystkim zabezpiecza ona realizację planów naszego dalszego rozwoju.

PKP CARGO bierze aktywny udział w konsolidacji rynku przewozów kolejowych w Polsce. Nasza czytelna strategia budowy wartości w oparciu o synergie operacyjne pozwala nam na prowadzenie zaawansowanych rozmów z największymi grupami przemysłowymi w Polsce. Ich zakończenie pozwoli na większą efektywność całego sektora przewozów kolejowych, z korzyścią dla klientów i obrotu gospodarczego w kraju.

Inwestujemy aktywnie w budowę infrastruktury transportowej, która pozwala nam sprostać coraz bardziej złożonym wymaganiom naszych klientów. Już dziś dysponujemy największą w Polsce siecią terminali konwencjonalnych i intermodalnych, których znaczenie będzie rosło wraz z rozwojem działalności naszych klientów. Zamierzamy inwestować w te elementy łańcuchów logistycznych, które pozwolą na poszerzenie naszych kompetencji w zakresie budowy atrakcyjnej oferty dla klientów w Polsce i regionie.

Rok 2014 to kolejny rok inwestycji, które pozwalają nam oferować nowoczesne produkty w najbardziej perspektywicznych sektorach rynku. Nasz tabor uzupełniony został o kilkaset platform do przewozu kontenerów. Podjęliśmy również decyzję o zakupie 20 lokomotyw wielosystemowych przeznaczonych do obsługi segmentu intermodalnego w największych europejskich korytarzach transportowych.

Przywracamy świetność zawodom kolejowym, przeprowadzając zakrojony na szeroką skalę program szkolenia maszynistów. Po wielu latach odbudowujemy szkolnictwo zawodowe, kształcąc we własnym zakresie prawie 500 maszynistów. Świadomie inwestujemy w rozwój tych grup zawodowych, w których najmocniej odczuwalny będzie efekt luki pokoleniowej. Bezprecedensowa skala szkoleń i nabór kontynuowane będą w 2015 roku.

Pozycja drugiego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej, operującego na przecięciu ważnych korytarzy transportowych, to doskonały punkt wyjścia do ekspansji zagranicznej. W Europie obserwujemy zjawisko pozornie wysokiej konkurencyjności rynków kolejowych – z jednej strony działa na nich często kilkudziesięciu graczy, z drugiej – rynki te zdominowane są przez przewoźników narodowych, posiadających 70-80 proc. udziału w macierzystych krajach. Wraz z liberalizacją rynku sektor kolejowy w Europie będzie podlegał dalszej konsolidacji, a PKP CARGO ma doskonałą pozycję wyjściową do pełnienia roli katalizatora zachodzących zmian. Do takich warunków trzeba odpowiednio dostosować strategię ekspansji.

Dlatego w grudniu 2014 roku podpisaliśmy umowę zakupu 80 proc. udziałów w czeskiej spółce Advanced World Transport, jednym z największych prywatnych przewoźników w Europie. Rynek czeski to dla nas brama na południe Europy, umożliwiająca obsługę ważnego korytarza transportowego Północ-Południe, a także oferowanie naszym klientom rozwiązań logistycznych w trójkącie trzech mórz: Bałtyckiego, Adriatyckiego i Północnego.

Aby lepiej obsługiwać naszych klientów i poszerzać ofertę usług logistycznych, decydujemy się na strategiczne sojusze. Już w 2015 podpisaliśmy umowę o strategicznej współpracy z narodowym przewoźnikiem Chorwacji – HZ CARGO.

Wysoka efektywność prowadzonej działalności PKP CARGO, bardzo dobra sytuacja finansowa i przemyślana strategia rozwoju predestynują nas do roli ważnego gracza na logistycznej mapie Europy.

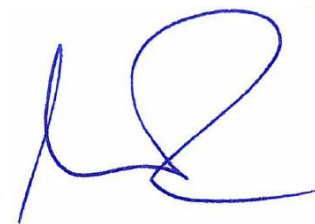
Cieszę się, że nasza spółka doceniana jest przez uznanych specjalistów. PKP CARGO zostało wyróżnione m.in. nagrodą „BEST IPO ON THE WARSAW STOCK EXCHANGE 2013/2014”, przyznaną przez Ministerstwo Skarbu Państwa, Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych oraz Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie. Wyróżnienia takie są przede wszystkim wyrazem uznania dla wysiłku naszych Pracowników, tworzących zgrany zespół, elastycznie reagujący na wyzwania rynkowe.

Obecnie PKP CARGO to nowoczesny pracodawca oferujący optymalne warunki rozwoju kariery zawodowej w branży logistycznej, czego dowodem jest nagroda „Pracodawca Godny Zaufania”, także otrzymana w 2014 roku.

Nasza firma to nowoczesna i elastyczna organizacja, łącząca lata doświadczeń w branży kolejowej z nowymi, szeroko pojętymi kompetencjami logistycznymi i nowoczesnym spojrzeniem na biznes. To cechy charakterystyczne dla pokryzysowego świata, w którym rozwój oparty jest na twardych przesłankach ekonomicznych i efektywnym modelu działania.

Konsekwentnie zmieniamy PKP CARGO w zintegrowanego operatora logistycznego o międzynarodowym zasięgu, ważnego dla rozwoju polskiej gospodarki.

Adam Purwin

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'A' followed by a large loop and a horizontal stroke.

Prezes Zarządu PKP CARGO S.A.



Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A.

**Opinia i Raport
Niezależnego Biegłego Rewidenta
Rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2014 r.**

Opinia zawiera 2 strony
Raport uzupełniający zawiera 12 stron
Opinia niezależnego biegłego rewidenta
oraz raport uzupełniający z badania
skonsolidowanego sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2014 r.

OPINIA NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA

Dla Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A.

Opinia o skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym

Przeprowadziliśmy badanie załączonego skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej, której jednostką dominującą jest PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Grójecka 17 („Grupa Kapitałowa”), na które składa się skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 31 grudnia 2014 r., skonsolidowane sprawozdanie z całkowitych dochodów, skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym oraz skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia oraz informacje dodatkowe do skonsolidowanego sprawozdania finansowego, zawierające opis istotnych zasad rachunkowości oraz inne informacje objaśniające i noty objaśniające.

Odpowiedzialność Zarządu oraz Rady Nadzorczej

Zarząd jednostki dominującej jest odpowiedzialny za sporządzenie i rzetelną prezentację tego skonsolidowanego sprawozdania finansowego zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską i innymi obowiązującymi przepisami prawa oraz sporządzenie sprawozdania z działalności. Zarząd jednostki dominującej jest odpowiedzialny również za kontrolę wewnętrzną, którą uznaje za niezbędną, aby sporządzane skonsolidowane sprawozdania finansowe były wolne od nieprawidłowości powstałych wskutek celowych działań lub błędów.

Zgodnie z ustawą z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330 z późniejszymi zmianami) („ustawa o rachunkowości”), Zarząd jednostki dominującej oraz członkowie Rady Nadzorczej są zobowiązani do zapewnienia, aby skonsolidowane sprawozdanie finansowe oraz sprawozdanie z działalności spełniały wymagania przewidziane w tej ustawie.

Odpowiedzialność Biegłego Rewidenta

Naszym zadaniem jest, w oparciu o przeprowadzone badanie, wyrażenie opinii o tym skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym. Badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień rozdziału 7 ustawy o rachunkowości, krajowych standardów rewizji finansowej wydanych przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów w Polsce oraz Międzynarodowych Standardów Rewizji Finansowej. Regulacje te nakładają na nas obowiązek postępowania zgodnie z zasadami etyki oraz zaplanowania i przeprowadzenia badania w taki sposób, aby uzyskać racjonalną pewność, że skonsolidowane sprawozdanie finansowe jest wolne od istotnych nieprawidłowości.

Badanie polega na przeprowadzeniu procedur mających na celu uzyskanie dowodów badania dotyczących kwot i informacji ujawnionych w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym. Wybór procedur badania zależy od naszego osądu, w tym oceny ryzyka wystąpienia istotnych nieprawidłowości w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym na skutek celowych działań lub błędów. Przeprowadzając ocenę tego ryzyka bierzemy pod uwagę kontrolę wewnętrzną związaną ze sporządzeniem oraz rzetelną prezentacją skonsolidowanego sprawozdania finansowego w celu zaplanowania stosownych do okoliczności procedur badania, nie zaś w celu wyrażenia opinii na temat skuteczności działania kontroli wewnętrznej w jednostce. Badanie obejmuje również ocenę odpowiedniości stosowanej polityki rachunkowości, zasadności szacunków dokonanych przez Zarząd jednostki dominującej oraz ocenę ogólnej prezentacji skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

Wyrażamy przekonanie, że uzyskane przez nas dowody badania stanowią wystarczającą i odpowiednią podstawę do wyrażenia przez nas opinii z badania.

Opinia

Naszym zdaniem, załączone skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. przedstawia rzetelnie i jasno sytuację majątkową i finansową Grupy Kapitałowej na dzień 31 grudnia 2014 r., wynik finansowy oraz przepływy pieniężne za rok obrotowy kończący się tego dnia, zostało sporządzone, we wszystkich istotnych aspektach, zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską, oraz jest zgodne z wpływającymi na treść skonsolidowanego sprawozdania finansowego przepisami prawa obowiązującymi Grupę Kapitałową.

Szczególne objaśnienia na temat innych wymogów prawa i regulacji

Sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej

Zgodnie z wymogami ustawy o rachunkowości, stwierdzamy, że sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. uwzględnia, we wszystkich istotnych aspektach, informacje, o których mowa w art. 49 ustawy o rachunkowości oraz w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2014 r. poz. 133) i są one zgodne z informacjami zawartymi w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym.

W imieniu KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
Nr ewidencyjny 3546
ul. Chłodna 51
00-867 Warszawa



Monika Bartoszewicz
Kluczowy biegły rewident
Nr ewidencyjny 10268
Komandytariusz, Pełnomocnik

11 marca 2015 r.



Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A.

**Raport uzupełniający
z badania skonsolidowanego
sprawozdania finansowego
Rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2014 r.**

**Raport uzupełniający zawiera 12 stron
Raport uzupełniający z badania
skonsolidowanego sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2014 r.**

Spis treści

| | | |
|--------|--|----|
| 1. | Część ogólna raportu | 3 |
| 1.1. | Dane identyfikujące Grupę Kapitałową | 3 |
| 1.1.1. | Nazwa Grupy Kapitałowej | 3 |
| 1.1.2. | Siedziba jednostki dominującej | 3 |
| 1.1.3. | Rejestracja jednostki dominującej w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego | 3 |
| 1.1.4. | Kierownik jednostki dominującej | 3 |
| 1.2. | Informacja o jednostkach wchodzących w skład Grupy Kapitałowej | 4 |
| 1.2.1. | Jednostki objęte skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym | 4 |
| 1.2.2. | Jednostki nieobjęte skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym | 4 |
| 1.3. | Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta i podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych | 5 |
| 1.3.1. | Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta | 5 |
| 1.3.2. | Dane identyfikujące podmiot uprawniony | 5 |
| 1.4. | Informacje o skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za poprzedni rok obrotowy | 5 |
| 1.5. | Zakres prac i odpowiedzialności | 6 |
| 1.6. | Informacja o przeprowadzonych badaniach sprawozdań finansowych jednostek objętych konsolidacją | 7 |
| 1.6.1. | Jednostka dominująca | 7 |
| 1.6.2. | Pozostałe jednostki objęte konsolidacją | 7 |
| 2. | Analiza finansowa Grupy Kapitałowej | 8 |
| 2.1. | Ogólna analiza skonsolidowanego sprawozdania finansowego | 8 |
| 2.1.1. | Skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej | 8 |
| 2.1.2. | Skonsolidowane sprawozdanie z całkowitych dochodów | 9 |
| 2.2. | Wybrane wskaźniki finansowe | 10 |
| 3. | Część szczegółowa raportu | 11 |
| 3.1. | Zasady rachunkowości | 11 |
| 3.2. | Podstawa sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego | 11 |
| 3.3. | Metoda konsolidacji | 11 |
| 3.4. | Wartość firmy z konsolidacji | 11 |
| 3.5. | Konsolidacja kapitałów i ustalenie udziałów niekontrolujących | 11 |
| 3.6. | Wyłączenia konsolidacyjne | 12 |
| 3.7. | Informacje dodatkowe do skonsolidowanego sprawozdania finansowego | 12 |
| 3.8. | Sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej | 12 |

1. Część ogólna raportu

1.1. Dane identyfikujące Grupę Kapitałową

1.1.1. Nazwa Grupy Kapitałowej

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. („Grupa Kapitałowa”)

1.1.2. Siedziba jednostki dominującej

ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

1.1.3. Rejestracja jednostki dominującej w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego

| | |
|--|---|
| Sąd rejestrowy: | Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego |
| Data: | 17 lipca 2001 r. |
| Numer rejestru: | KRS 0000027702 |
| Kapitał zakładowy na koniec okresu sprawozdawczego: | 2.239.345.850,00 złotych |

1.1.4. Kierownik jednostki dominującej

Funkcje kierownika jednostki sprawuje Zarząd jednostki dominującej.

W skład Zarządu Spółki na dzień 31 grudnia 2014 r. wchodził:

- Adam Purwin – Prezes Zarządu,
- Jacek Neska – Członek Zarządu,
- Łukasz Hadyś – Członek Zarządu,
- Wojciech Derda – Członek Zarządu,
- Dariusz Browarek – Członek Zarządu.

W dniu 6 lutego 2014 r. zgodnie z uchwałą Rady Nadzorczej powołano Pana Adama Purwina na Prezesa Zarządu Spółki.

W dniu 17 lutego 2014 r. Pan Sylwester Sigiel złożył rezygnację z pełnionej przez niego funkcji Członka Zarządu. Rezygnacja została złożona ze skutkiem na dzień podjęcia przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. uchwały o powołaniu nowego Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.

Na podstawie uchwały Rady Nadzorczej z dnia 24 kwietnia 2014 r. Pan Jacek Neska został powołany na Członka Zarządu ds. Handlowych, Pan Wojciech Derda został powołany na Członka Zarządu ds. Operacyjnych, Pan Łukasz Hadyś został powołany na Członka Zarządu ds. Finansowych (z dniem 12 maja 2014 r.) a Pan Dariusz Browarek został powołany na Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników.

1.2. Informacja o jednostkach wchodzących w skład Grupy Kapitałowej

1.2.1. Jednostki objęte skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym

Według stanu na dzień 31 grudnia 2014 r. następujące jednostki wchodzące w skład Grupy Kapitałowej zostały objęte konsolidacją:

Jednostka dominująca:

- PKP CARGO S.A.

Jednostki zależne objęte konsolidacją metodą pełną:

- Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o.,
- CARGOSPED Sp. z o.o.,
- CARGOTOR Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.,
- PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.,
- Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o.,
- PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., (dawniej CARGOWAG Sp. z o.o.*),
- PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. (dawniej PKP CARGOLOK Sp. z o.o.).

* W dniu 1 lipca 2014 r. w Krajowym Rejestrze Sądowym zostało zarejestrowane połączenie Spółek PKP CARGOWAG Sp. z o.o. (spółka Przejmująca) oraz PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o. (spółka Przejmowana). Od dnia 1 lipca 2014 r. PKP CARGOWAG Sp. z o.o. działa pod firmą PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.

Następująca jednostka zależna została objęta konsolidacją po raz pierwszy w roku obrotowym kończącym się 31 grudnia 2014 r.:

- CARGOTOR Sp. z o.o. – jednostka objęta skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym za okres od 1 stycznia 2014 do 31 grudnia 2014.

Spółka CARGOTOR Sp. z o.o. została zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sądowym w dniu 13 listopada 2013r., ale w związku z nieistotnością nie była objęta konsolidacją według stanu na dzień 31 grudnia 2013r.

1.2.2. Jednostki nieobjęte skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym

Według stanu na dzień 31 grudnia 2014 r. następujące jednostki zależne wchodzące w skład Grupy Kapitałowej nie zostały objęte konsolidacją:

- Trade Trans Karya Sp. z o.o.,
- Transgaz S.A.,

- Trade Trans Finance Sp. z o.o.,
- PPHU „Ukpol” Sp. z o.o.,
- PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie.

Wszystkie wymienione powyżej jednostki są wyceniane w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2014 r. metodą praw własności.

W dniu 17 stycznia 2014 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy podjęło uchwałę o rozwiązaniu spółki PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie i przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego.

1.3. Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta i podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych

1.3.1. Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta

Imię i nazwisko: Monika Bartoszewicz
Numer w rejestrze: 10268

1.3.2. Dane identyfikujące podmiot uprawniony

Firma: KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
Adres siedziby: ul. Chłodna 51, 00-867 Warszawa
Numer rejestru: KRS 0000339379
Sąd rejestrowy: Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie,
XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Numer NIP: 527-26-15-362

KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. jest wpisana na listę podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych, prowadzoną przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów, pod numerem 3546.

1.4. Informacje o skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za poprzedni rok obrotowy

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2013 r. zostało zbadane przez KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. i uzyskało niezmodyfikowaną opinię biegłego rewidenta.

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe zostało zatwierdzone w dniu 12 maja 2014 r. przez Walne Zgromadzenie jednostki dominującej.

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe zostało złożone w Sądzie Rejestrowym w dniu 19 maja 2014 r.

1.5. Zakres prac i odpowiedzialności

Niniejszy raport został przygotowany dla Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Grójecka 17 i dotyczy skonsolidowanego sprawozdania finansowego, na które składa się skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 31 grudnia 2014 r., skonsolidowane sprawozdanie całkowitych dochodów, skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym oraz skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia oraz informacje dodatkowe do skonsolidowanego sprawozdania finansowego zawierające opis istotnych zasad rachunkowości oraz inne informacje objaśniające i noty objaśniające.

Badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego przeprowadzono zgodnie z umową z dnia 31 stycznia 2014 r., zawartą na podstawie uchwały Rady Nadzorczej z dnia 17 grudnia 2013 r. odnośnie wyboru podmiotu uprawnionego do badania sprawozdania finansowego.

Badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień rozdziału 7 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330 z późniejszymi zmianami) („ustawa o rachunkowości”), krajowych standardów rewizji finansowej wydanych przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów oraz Międzynarodowych Standardów Rewizji Finansowej.

Badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego (w tym w jednostkach wchodzących w skład Grupy Kapitałowej) zostało przeprowadzone w okresie od 17 listopada 2014 r. do 5 grudnia 2014 r. oraz od 2 lutego 2015 r. do 27 lutego 2015 r.

Zarząd jednostki dominującej jest odpowiedzialny za sporządzenie i rzetelną prezentację skonsolidowanego sprawozdania finansowego zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską i z innymi obowiązującymi przepisami prawa oraz sporządzenie sprawozdania z działalności.

Naszym zadaniem było, w oparciu o przeprowadzone badanie, wyrażenie opinii i sporządzenie raportu uzupełniającego, odnośnie tego skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

Zarząd jednostki dominującej złożył w dniu wydania niniejszego raportu oświadczenie o rzetelności i jasności załączonego skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz niezajściwieniu zdarzeń nieujawnionych w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym, wpływających w sposób znaczący na dane wykazywane w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za rok badany.

W trakcie badania skonsolidowanego sprawozdania finansowego Zarząd jednostki dominującej złożył wszystkie żądane przez nas oświadczenia, wyjaśnienia i informacje oraz udostępnił nam wszelkie dokumenty i informacje niezbędne do wydania opinii i przygotowania raportu.

Zakres planowanej i wykonanej pracy nie został w żaden sposób ograniczony. Zakres i sposób przeprowadzonego badania wynika ze sporządzonej przez nas dokumentacji roboczej, znajdującej się w siedzibie podmiotu uprawnionego.

Kluczowy biegły rewident oraz podmiot uprawniony spełniają wymóg niezależności od jednostek wchodzących w skład badanej Grupy Kapitałowej w rozumieniu art. 56 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 7 maja 2009 r. o biegłych rewidentach i ich samorządzie, podmiotach uprawnionych do badania sprawozdań finansowych oraz o nadzorze publicznym (Dz. U. z 2009 r. Nr 77, poz. 649 z późniejszymi zmianami).

1.6. Informacja o przeprowadzonych badaniach sprawozdań finansowych jednostek objętych konsolidacją

1.6.1. Jednostka dominująca

Jednostkowe sprawozdanie finansowe jednostki dominującej za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2014 r. zostało zbadane przez KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k., podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych nr 3546 i uzyskało niezmodyfikowaną opinię biegłego rewidenta.

1.6.2. Pozostałe jednostki objęte konsolidacją

| Nazwa jednostki | Podmiot uprawniony do badania | Dzień bilansowy | Rodzaj opinii biegłego rewidenta |
|--|--|--------------------|----------------------------------|
| Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o. | Auxilium Audyt spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. | 31 grudnia 2014 r. | niezmodyfikowana opinia |
| PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o. | Auxilium Audyt spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. | 31 grudnia 2014 r. | niezmodyfikowana opinia |
| CARGOSPED Sp. z o.o. | KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. | 31 grudnia 2014 r. | niezmodyfikowana opinia |
| PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. | Auxilium Audyt spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. | 31 grudnia 2014 r. | niezmodyfikowana opinia |
| PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. | KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. | 31 grudnia 2014 r. | niezmodyfikowana opinia |
| Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o. | KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. | 31 grudnia 2014 r. | niezmodyfikowana opinia |
| PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. | Auxilium Audyt spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. | 31 grudnia 2014 r. | niezmodyfikowana opinia |
| PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. | Auxilium Audyt spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. | 31 grudnia 2014 r. | niezmodyfikowana opinia |
| CARGOTOR Sp. z o.o. | niebadane | 31 grudnia 2014 r. | niebadane |

2. Analiza finansowa Grupy Kapitałowej

2.1. Ogólna analiza skonsolidowanego sprawozdania finansowego

2.1.1. Skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej

| AKTYWA | 31.12.2014 | % | 31.12.2013 | % |
|--|------------|---------|------------|---------|
| | zł '000 | aktywów | zł '000 | aktywów |
| Aktywa trwałe | | | | |
| Rzeczowe aktywa trwałe | 4.011.542 | 71,1 | 3.855.446 | 67,1 |
| Wartości niematerialne | 58.268 | 1,0 | 61.395 | 1,1 |
| Wartość firmy | 2.712 | - | 2.712 | 0,1 |
| Nieruchomości inwestycyjne | 1.362 | - | 1.415 | - |
| Inwestycje wyceniane metodą praw własności | 35.246 | 0,6 | 38.214 | 0,7 |
| Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe | 6.051 | 0,1 | 6.090 | 0,1 |
| Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe | 14.645 | 0,3 | 1.438 | - |
| Aktywa z tytułu podatku odroczonego | 88.273 | 1,6 | 83.185 | 1,4 |
| Aktywa trwałe razem | 4.218.099 | 74,7 | 4.049.895 | 70,5 |
| Aktywa obrotowe | | | | |
| Zapasy | 115.298 | 2,1 | 76.041 | 1,3 |
| Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności | 526.149 | 9,3 | 609.267 | 10,6 |
| Należności z tytułu podatku dochodowego | 3.053 | 0,1 | 2.394 | 0,1 |
| Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe | 306.383 | 5,4 | 691.404 | 12,0 |
| Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe | 28.246 | 0,5 | 33.355 | 0,6 |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | 429.178 | 7,6 | 263.700 | 4,6 |
| Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży | 17.560 | 0,3 | 17.560 | 0,3 |
| Aktywa obrotowe razem | 1.425.867 | 25,3 | 1.693.721 | 29,5 |
| SUMA AKTYWÓW | 5.643.966 | 100,0 | 5.743.616 | 100,0 |
| PASYWA | | | | |
| | 31.12.2014 | % | 31.12.2013 | % |
| | zł '000 | pasywów | zł '000 | pasywów |
| Kapitał własny | | | | |
| Kapitał zakładowy | 2.239.346 | 39,7 | 2.166.901 | 37,7 |
| Kapitał zapasowy | 615.343 | 10,9 | 692.761 | 12,1 |
| Pozostałe składniki kapitału własnego | (51.687) | (0,9) | (16.392) | (0,3) |
| Zyski zatrzymane | 527.670 | 9,3 | 603.247 | 10,5 |
| Kapitał własny akcjonariuszy jednostki dominującej | 3.330.672 | 59,0 | 3.446.517 | 60,0 |
| Kapitały przypadające udziałom niedającym kontroli | 63.500 | 1,1 | 62.377 | 1,1 |
| Kapitał własny razem | 3.394.172 | 60,1 | 3.508.894 | 61,1 |
| Zobowiązania | | | | |
| Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki | 208.077 | 3,7 | 121.558 | 2,1 |
| Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów | 190.836 | 3,4 | 313.136 | 5,5 |
| Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług | 67.982 | 1,2 | 113.688 | 2,0 |
| Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych | 658.217 | 11,7 | 592.923 | 10,3 |
| Pozostałe rezerwy długoterminowe | 8.416 | 0,1 | 22.854 | 0,4 |
| Rezerwa na podatek odroczonego | 2.328 | - | 2.577 | - |
| Zobowiązania długoterminowe razem | 1.135.856 | 20,1 | 1.166.736 | 20,3 |
| Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki | 92.123 | 1,6 | 73.217 | 1,3 |
| Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów | 127.742 | 2,3 | 115.790 | 2,0 |
| Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania | 530.440 | 9,4 | 675.841 | 11,8 |
| Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych | 334.844 | 6,0 | 176.461 | 3,1 |
| Pozostałe rezerwy krótkoterminowe | 24.214 | 0,4 | 26.127 | 0,4 |
| Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe | 3.934 | 0,1 | 306 | - |
| Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego | 641 | - | 244 | - |
| Zobowiązania krótkoterminowe razem | 1.113.938 | 19,8 | 1.067.986 | 18,6 |
| Zobowiązania razem | 2.249.794 | 39,9 | 2.234.722 | 38,9 |
| SUMA PASYWÓW | 5.643.966 | 100,0 | 5.743.616 | 100,0 |

2.1.2. Skonsolidowane sprawozdanie z całkowitych dochodów

| | 1.01.2014 - 31.12.2014 zł '000 | % przychodów ze sprzedaży | 1.01.2013 - 31.12.2013 zł '000 | % przychodów ze sprzedaży |
|--|--------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|
| Przychody ze sprzedaży usług | 4.162.171 | 97,8 | 4.553.921 | 94,9 |
| Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów | 54.902 | 1,3 | 163.769 | 3,4 |
| Pozostałe przychody operacyjne | 40.029 | 0,9 | 79.771 | 1,7 |
| Przychody z działalności operacyjnej | 4.257.102 | 100,0 | 4.797.461 | 100,0 |
| Koszty działalności operacyjnej | | | | |
| Amortyzacja i odpisy aktualizujące | (367.200) | 8,6 | (388.845) | 8,1 |
| Zużycie surowców i materiałów | (603.561) | 14,2 | (711.233) | 14,8 |
| Usługi obce | (1.319.111) | 31,0 | (1.577.434) | 32,9 |
| Podatki i opłaty | (41.135) | 1,0 | (37.874) | 0,8 |
| Koszty świadczeń pracowniczych | (1.744.755) | 41,0 | (1.714.555) | 35,7 |
| Pozostałe koszty rodzajowe | (40.341) | 0,9 | (61.484) | 1,3 |
| Wartość sprzedanych towarów i materiałów | (38.203) | 0,9 | (135.670) | 2,8 |
| Pozostałe koszty operacyjne | (25.722) | 0,6 | (60.181) | 1,3 |
| | (4.180.028) | 98,2 | (4.687.276) | 97,7 |
| Zysk na działalności operacyjnej | 77.074 | 1,8 | 110.185 | 2,3 |
| Przychody finansowe | 33.812 | 0,8 | 34.333 | 0,7 |
| Koszty finansowe | (37.577) | 0,9 | (44.209) | 0,9 |
| Udział w zyskach jednostek stowarzyszonych wycenianych metodą praw własności | 881 | - | (13.438) | 0,3 |
| Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostce stowarzyszonej | - | - | 1.661 | - |
| Zysk przed opodatkowaniem | 74.190 | 1,7 | 88.532 | 1,8 |
| Podatek dochodowy | (12.905) | 0,3 | (23.145) | 0,5 |
| Zysk netto | 61.285 | 1,4 | 65.387 | 1,3 |
| POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY | | | | |
| Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy: | | | | |
| Efektywna część zysków i strat związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczenia przepływów pieniężnych | (3.157) | 0,1 | 126 | - |
| Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów | 600 | - | (24) | - |
| Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy: | | | | |
| Zyski/(straty) aktuarialne od odpraw emerytalno-rentowych i innych świadczeń po okresie zatrudnienia | (41.868) | 1,0 | 15.924 | 0,3 |
| Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów | 7.955 | 0,2 | (3.026) | 0,1 |
| Suma całkowitych dochodów | 24.815 | 0,5 | 78.387 | 1,6 |
| Zysk netto przypadający: | | | | |
| Akcjonariuszom jednostki dominującej | 58.987 | | 74.043 | |
| Udziałom niedającym kontroli | 2.298 | | (8.656) | |
| Suma całkowitych dochodów przypadająca: | 23.692 | | 86.977 | |
| Akcjonariuszom jednostki dominującej | 1.123 | | (8.590) | |
| Udziałom niedającym kontroli | | | | |
| Zysk na akcję (w zł na jedną akcję): | | | | |
| Zwykły | 1,32 | | 1,71 | |
| Rozwodniony | 1,32 | | 1,69 | |

2.2. Wybrane wskaźniki finansowe

| | 2014 | 2013 | 2012 |
|--|--------|--------|--------|
| 1. Rentowność sprzedaży netto | | | |
| <u>zysk netto x 100%</u> przychody ze sprzedaży | 1,5% | 1,4% | 5,2% |
| 2. Rentowność kapitału własnego | | | |
| <u>zysk netto x 100%</u> kapitał własny - zysk netto | 1,8% | 1,9% | 9,1% |
| 3. Szybkość obrotu należności | | | |
| <u>średni stan należności z tytułu dostaw i usług brutto x 365 dni</u> przychody ze sprzedaży | 59 dni | 53 dni | 49 dni |
| 4. Stopa zadłużenia | | | |
| <u>zobowiązania x 100%</u> suma pasywów | 39,9% | 38,9% | 42,8% |
| 5. Wskaźnik płynności | | | |
| <u>aktywa obrotowe</u> zobowiązania krótkoterminowe | 1,3 | 1,6 | 1,5 |

- Przychody ze sprzedaży obejmują przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów.
- Średni stan należności z tytułu dostaw i usług brutto stanowi średnią arytmetyczną należności z tytułu dostaw i usług z początku i końca okresu sprawozdawczego, bez uwzględnienia odpisów aktualizujących ich wartość.

3. Część szczegółowa raportu

3.1. Zasady rachunkowości

Jednostka dominująca posiada aktualną dokumentację opisującą stosowane w Grupie Kapitałowej zasady rachunkowości, przyjęte przez Zarząd jednostki dominującej.

Przyjęte zasady rachunkowości zostały przedstawione w informacjach dodatkowych do skonsolidowanego sprawozdania finansowego, w zakresie wymaganym przez Międzynarodowe Standardy Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską.

Ze względu na fakt, iż nie wszystkie jednostki wchodzące w skład Grupy Kapitałowej stosują jednakowe zasady rachunkowości, zgodne z zasadami stosowanymi przez jednostkę dominującą, dla potrzeb sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego dokonano odpowiednich przekształceń sprawozdań finansowych tych jednostek, dostosowując dane do zasad rachunkowości stosowanych w jednostce dominującej.

Sprawozdania finansowe jednostek objętych skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym zostały sporządzone na koniec tego samego okresu sprawozdawczego, co sprawozdanie finansowe jednostki dominującej.

3.2. Podstawa sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. zostało sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską i innymi obowiązującymi przepisami.

Podstawę sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego stanowiła dokumentacja konsolidacyjna sporządzona na podstawie wymogów rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 25 września 2009 r. w sprawie szczególnych zasad sporządzania przez jednostki inne niż banki i zakłady ubezpieczeń skonsolidowanych sprawozdań finansowych grup kapitałowych (Dz. U. z 2009 r. Nr 169, poz. 1327).

3.3. Metoda konsolidacji

Zastosowana metoda konsolidacji została przedstawiona w nocie 13 informacji dodatkowych do skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

3.4. Wartość firmy z konsolidacji

Sposób ustalenia wartości firmy z konsolidacji został przedstawiony w nocie 3.4 informacji dodatkowych do skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

3.5. Konsolidacja kapitałów i ustalenie udziałów niekontrolujących

Kapitałem zakładowym Grupy Kapitałowej jest kapitał zakładowy jednostki dominującej.

Wyliczenia pozostałych składników kapitału własnego Grupy Kapitałowej dokonano poprzez dodanie do poszczególnych składników kapitału własnego jednostki dominującej odpowiednich składników kapitału własnego jednostek zależnych objętych skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym, odpowiadających procentowemu udziałowi jednostki dominującej w kapitale własnym jednostek zależnych według stanu na koniec okresu sprawozdawczego.

Do kapitału własnego Grupy Kapitałowej włączono tylko te części odpowiednich składników kapitału własnego jednostek zależnych, które powstały od dnia objęcia kontroli nad nimi przez jednostkę dominującą.

Wyliczenia udziałów niekontrolujących w jednostkach zależnych objętych skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym dokonano na podstawie procentowego udziału udziałów niekontrolujących w kapitale własnym jednostek zależnych według stanu na koniec okresu sprawozdawczego.

3.6. Wyłączenia konsolidacyjne

Dokonano wyłączeń konsolidacyjnych dotyczących wewnątrzgrupowych rozrachunków.

Podczas konsolidacji dokonano wyłączeń dotyczących sprzedaży pomiędzy jednostkami Grupy, pozostałych wewnątrzgrupowych przychodów i kosztów operacyjnych oraz kosztów i przychodów finansowych.

Dane, stanowiące podstawę do wyłączeń, uzyskano z ksiąg rachunkowych PKP CARGO S.A. i uzgodniono z informacjami uzyskanymi od jednostek zależnych.

3.7. Informacje dodatkowe do skonsolidowanego sprawozdania finansowego

Dane zawarte w informacjach dodatkowych do skonsolidowanego sprawozdania finansowego zawierające opis znaczących zasad rachunkowości oraz inne informacje objaśniające i noty, zostały przedstawione, we wszystkich istotnych aspektach, kompletnie i prawidłowo. Dane te stanowią integralną część skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

3.8. Sprawozdanie z działalności Grupy Kapitałowej

Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. uwzględnia, we wszystkich istotnych aspektach, informacje, o których mowa w art. 49 ustawy o rachunkowości oraz w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. z 2014 r. poz. 133) i są one zgodne z informacjami zawartymi w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym.

W imieniu KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.

Nr ewidencyjny 3546

ul. Chłodna 51

00-867 Warszawa



Monika Bartoszewicz

Kluczowy biegły rewident

Nr ewidencyjny 10268

Komandytariusz, Pełnomocnik

11 marca 2015 r.

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE FINANSOWE
GRUPY KAPITAŁOWEJ **PKP CARGO**
ZA ROK OBROTOWY ZAKOŃCZONY
31 GRUDNIA 2014 ROKU
WEDŁUG MSSF W KSZTAŁCIE
ZATWIERDZONYM PRZEZ UNIĘ EUROPEJSKĄ

SPIS TREŚCI

| | |
|---|----|
| SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW | 3 |
| SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ | 5 |
| SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM | 7 |
| SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH | 8 |
| NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO..... | 10 |
| 1 Informacje ogólne | 10 |
| 2 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej | 12 |
| 3 Stosowane zasady rachunkowości | 14 |
| 4 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach | 27 |
| 5 Przychody ze sprzedaży usług | 29 |
| 6 Koszty rodzajowe | 31 |
| 7 Pozostałe przychody i koszty operacyjne | 32 |
| 8 Przychody finansowe | 33 |
| 9 Koszty finansowe | 34 |
| 10 Podatek dochodowy | 35 |
| 11 Rzeczowe aktywa trwałe | 39 |
| 12 Wartości niematerialne | 44 |
| 13 Jednostki zależne | 45 |
| 14 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW) | 47 |
| 15 Szczegółowe informacje o podmiotach wycenianych metodą praw własności | 48 |
| 16 Pozostałe aktywa finansowe | 49 |
| 17 Pozostałe aktywa niefinansowe | 50 |
| 18 Zapasy | 50 |
| 19 Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności | 51 |
| 20 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | 52 |
| 21 Wyjaśnienie zmian bilansowych oraz pozostałych korekt ze Skonsolidowanego Sprawozdania z Przepływów Pieniężnych | 52 |
| 22 Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży | 52 |
| 23 Kapitał zakładowy | 53 |
| 24 Zysk na akcję | 55 |
| 25 Kredyty i pożyczki otrzymane | 56 |
| 26 Pozostałe zobowiązania finansowe | 61 |
| 27 Zobowiązania krótko i długoterminowe z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 62 |
| 28 Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania | 63 |
| 29 Programy świadczeń pracowniczych | 64 |
| 30 Pozostałe rezerwy | 70 |
| 31 Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym | 71 |
| 32 Transakcje z podmiotami powiązаныmi | 85 |
| 33 Umowy leasingu operacyjnego | 87 |
| 34 Zobowiązania do poniesienia wydatków | 87 |
| 35 Warunkowa umowa nabycia udziałów Advanced World Transport B.V. | 88 |
| 36 Zobowiązania warunkowe | 88 |
| 37 Zdarzenia po dniu bilansowym | 89 |
| 38 Zatwierdzenie Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego | 89 |

**SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW
ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2014 ROKU DO 31 GRUDNIA 2014 ROKU**

| | Nota | Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN | Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane) tys. PLN |
|--|------|---|---|
| Przychody ze sprzedaży usług | 5 | 4 162 171 | 4 553 921 |
| Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów | | 54 902 | 163 769 |
| Pozostałe przychody operacyjne | 7.1 | 40 029 | 79 771 |
| Razem przychody z działalności operacyjnej | | 4 257 102 | 4 797 461 |
| Amortyzacja i odpisy aktualizujące | 6.1 | 367 200 | 388 845 |
| Zużycie surowców i materiałów | 6.2 | 603 561 | 711 233 |
| Usługi obce | 6.3 | 1 319 111 | 1 577 434 |
| Podatki i opłaty | | 41 135 | 37 874 |
| Koszty świadczeń pracowniczych | 6.4 | 1 744 755 | 1 714 555 |
| Pozostałe koszty rodzajowe | | 40 341 | 61 484 |
| Wartość sprzedanych towarów i materiałów | | 38 203 | 135 670 |
| Pozostałe koszty operacyjne | 7.2 | 25 722 | 60 181 |
| Razem koszty działalności operacyjnej | | 4 180 028 | 4 687 276 |
| Zysk na działalności operacyjnej | | 77 074 | 110 185 |
| Przychody finansowe | 8 | 33 812 | 34 333 |
| Koszty finansowe | 9 | 37 577 | 44 209 |
| Udział w zyskach jednostek stowarzyszonych wycenianych metodą praw własności | | 881 | (13 438) |
| Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostce stowarzyszonej | | - | 1 661 |
| Zysk przed opodatkowaniem | | 74 190 | 88 532 |
| Podatek dochodowy | 10.1 | 12 905 | 23 145 |
| ZYSK NETTO | | 61 285 | 65 387 |

**SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW
ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2014 ROKU DO 31 GRUDNIA 2014 ROKU (cd.)**

| | Nota | Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN | Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane) tys. PLN |
|--|------|---|---|
| ZYSK NETTO | | 61 285 | 65 387 |
| Pozostałe całkowite dochody | | | |
| Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy: | | (2 557) | 102 |
| Efektywną część zysków i strat związanych z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych | | (3 157) | 126 |
| Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów | 10.2 | 600 | (24) |
| Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy: | | (33 913) | 12 898 |
| Zyski/(straty) aktuarialne od odpraw emerytalno-rentowych i innych świadczeń po okresie zatrudnienia | 29 | (41 868) | 15 924 |
| Podatek dochodowy odnoszący się do pozycji pozostałych całkowitych dochodów | 10.2 | 7 955 | (3 026) |
| | | (36 470) | 13 000 |
| SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW | | 24 815 | 78 387 |
| Zysk netto przypadający: | | | |
| Akcjonariuszom jednostki dominującej | | 58 987 | 74 043 |
| Udziałom niedającym kontroli | | 2 298 | (8 656) |
| Suma całkowitych dochodów przypadająca: | | | |
| Akcjonariuszom jednostki dominującej | | 23 692 | 86 977 |
| Udziałom niedającym kontroli | | 1 123 | (8 590) |
| Zysk na akcję (w zł na jedną akcję): | | | |
| Z działalności kontynuowanej (zwykły): | 24.1 | 1,32 | 1,71 |
| Z działalności kontynuowanej (rozwodniony): | 24.2 | 1,32 | 1,69 |

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

SPORZĄDZONE NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2014 ROKU

| | Nota | Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN | Stan na 31/12/2013 (zbadane) tys. PLN |
|--|--------|--|--|
| AKTYWA | | | |
| Aktywa trwałe | | | |
| Rzeczowe aktywa trwałe | 11 | 4 011 542 | 3 855 446 |
| Wartości niematerialne | 12 | 58 268 | 61 395 |
| Wartość firmy | | 2 712 | 2 712 |
| Nieruchomości inwestycyjne | | 1 362 | 1 415 |
| Inwestycje wyceniane metodą praw własności | 14, 15 | 35 246 | 38 214 |
| Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe | 16 | 6 051 | 6 090 |
| Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe | 17 | 14 645 | 1 438 |
| Aktywa z tytułu podatku odroczonego | 10.4 | 88 273 | 83 185 |
| Aktywa trwałe razem | | 4 218 099 | 4 049 895 |
| Aktywa obrotowe | | | |
| Zapasy | 18 | 115 298 | 76 041 |
| Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności | 19 | 526 149 | 609 267 |
| Należności z tytułu podatku dochodowego | 10.3 | 3 053 | 2 394 |
| Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe | 16 | 306 383 | 691 404 |
| Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe | 17 | 28 246 | 33 355 |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | 20 | 429 178 | 263 700 |
| | | 1 408 307 | 1 676 161 |
| Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży | 22 | 17 560 | 17 560 |
| Aktywa obrotowe razem | | 1 425 867 | 1 693 721 |
| Aktywa razem | | 5 643 966 | 5 743 616 |

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

SPORZĄDZONE NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2014 ROKU (cd.)

| | Nota | Stan na 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN | Stan na 31/12/2013 (zbadane) tys. PLN |
|---|------|--|--|
| KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA | | | |
| Kapitał własny | | | |
| Kapitał zakładowy | 23 | 2 239 346 | 2 166 901 |
| Kapitał zapasowy | 23.2 | 615 343 | 692 761 |
| Pozostałe składniki kapitału własnego | | (51 687) | (16 392) |
| Zyski zatrzymane | | 527 670 | 603 247 |
| Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej | | 3 330 672 | 3 446 517 |
| Kapitały przypadające udziałom niedającym kontroli | | 63 500 | 62 377 |
| Razem kapitał własny | | 3 394 172 | 3 508 894 |
| Zobowiązania długoterminowe | | | |
| Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki | 25 | 208 077 | 121 558 |
| Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 27 | 190 836 | 313 136 |
| Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania | 28 | 67 982 | 113 688 |
| Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych | 29 | 658 217 | 592 923 |
| Pozostałe rezerwy długoterminowe | 30 | 8 416 | 22 854 |
| Rezerwa na podatek odroczony | 10.4 | 2 328 | 2 577 |
| Zobowiązania długoterminowe razem | | 1 135 856 | 1 166 736 |
| Zobowiązania krótkoterminowe | | | |
| Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki | 25 | 92 123 | 73 217 |
| Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 27 | 127 742 | 115 790 |
| Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania | 28 | 530 440 | 675 841 |
| Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych | 29 | 334 844 | 176 461 |
| Pozostałe rezerwy krótkoterminowe | 30 | 24 214 | 26 127 |
| Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe | 26 | 3 934 | 306 |
| Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego | 10.3 | 641 | 244 |
| Zobowiązania krótkoterminowe razem | | 1 113 938 | 1 067 986 |
| Zobowiązania razem | | 2 249 794 | 2 234 722 |
| Pasywa razem | | 5 643 966 | 5 743 616 |

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM ZA OKRES SPRAWOZDAWCZY KOŃCĄCY SIĘ 31 GRUDNIA 2014 ROKU

| | Kapitał zakładowy | Kapitał zapasowy | Zyski/straty aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych po okresie zatrudnienia | Zyski/straty związane z instrumentem zabezpieczającym w ramach zabezpieczania przepływów pieniężnych | Zyski zatrzymane/ (niepokryte straty) | Przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej | Przypadające udziałom nieudającym kontrolni | Razem |
|---|----------------------|---------------------|--|---|--|--|--|------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN | tys. PLN | tys. PLN | tys. PLN | tys. PLN | tys. PLN | tys. PLN |
| Stan na 1 stycznia 2013 roku (zbadane) | 2 889 200 | 122 773 | (29 059) | (267) | 159 947 | 3 142 594 | 72 078 | 3 214 672 |
| Wynik netto za rok obrotowy | - | - | - | - | 74 043 | 74 043 | (8 656) | 65 387 |
| Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto) | - | - | 12 877 | 57 | - | 12 934 | 66 | 13 000 |
| Całkowite dochody razem | - | - | 12 877 | 57 | 74 043 | 86 977 | (8 590) | 78 387 |
| Emisja akcji | 1 | 117 079 | - | - | - | 117 080 | - | 117 080 |
| Obniżenie kapitału zakładowego | (722 300) | 139 982 | - | - | 582 318 | - | - | - |
| Podział Jednostki Dominującej | - | (150) | - | - | - | (150) | - | (150) |
| Wypłata dywidendy | - | - | - | - | - | - | (1 111) | (1 111) |
| Rezerwa na płatność w formie akcji | - | 100 016 | - | - | - | 100 016 | - | 100 016 |
| Pozostałe zmiany kapitałów | - | 213 061 | - | - | (213 061) | - | - | - |
| Stan na 31 grudnia 2013 roku (zbadane) | 2 166 901 | 692 761 | (16 182) | (210) | 603 247 | 3 446 517 | 62 377 | 3 508 894 |
| Stan na 1 stycznia 2014 roku (zbadane) | 2 166 901 | 692 761 | (16 182) | (210) | 603 247 | 3 446 517 | 62 377 | 3 508 894 |
| Wynik netto za rok obrotowy | - | - | - | - | 58 987 | 58 987 | 2 298 | 61 285 |
| Pozostałe całkowite dochody za rok obrotowy (netto) | - | - | (33 874) | (1 421) | - | (35 295) | (1 175) | (36 470) |
| Całkowite dochody razem | - | - | (33 874) | (1 421) | 58 987 | 23 692 | 1 123 | 24 815 |
| Emisja akcji | 72 445 | 25 530 | - | - | - | 97 975 | - | 97 975 |
| Wypłata dywidendy | - | - | - | - | (137 496) | (137 496) | - | (137 496) |
| Rezerwa na płatność w formie akcji | - | (100 016) | - | - | - | (100 016) | - | (100 016) |
| Pozostałe zmiany kapitałów | - | (2 932) | - | - | 2 932 | - | - | - |
| Stan na 31 grudnia 2014 roku (zbadane) | 2 239 346 | 615 343 | (50 056) | (1 631) | 527 670 | 3 330 672 | 63 500 | 3 394 172 |

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPLÝWÓW PIENIĘŻNYCH
ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2014 ROKU DO 31 GRUDNIA 2014 ROKU [METODA POŚREDNIA]

| | Nota | Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN | Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane) tys. PLN |
|---|------|---|---|
| Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej | | | |
| Wynik brutto za rok obrotowy | | 74 190 | 88 532 |
| Korekty: | | | |
| Amortyzacja aktywów trwałych | 6.1 | 367 200 | 375 445 |
| Utrata wartości aktywów trwałych | | - | 13 400 |
| (Zysk) / strata ze zbycia i likwidacji rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych | | (4 062) | 10 701 |
| (Zysk) / strata na działalności inwestycyjnej | | - | (1 646) |
| (Zyski) / straty z tytułu różnic kursowych | | 6 051 | 3 837 |
| (Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy | | (7 983) | 4 243 |
| Udział w (zysku) / stracie jednostek stowarzyszonych | | (881) | 13 438 |
| Wynik na sprzedaży jednostki stowarzyszonej | | - | (1 661) |
| Pozostałe korekty | 21 | (45 025) | 116 065 |
| Zmiany w kapitale obrotowym: | | | |
| (Zwiększenie) / zmniejszenie salda należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności | | 76 611 | 11 733 |
| (Zwiększenie) / zmniejszenie stanu zapasów | | (26 241) | 6 114 |
| (Zwiększenie) / zmniejszenie pozostałych aktywów | | (5 591) | (6 245) |
| Zwiększenie / (zmniejszenie) salda zobowiązań z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych zobowiązań | | (126 401) | (4 797) |
| Zwiększenie / (zmniejszenie) pozostałych zobowiązań | | 3 627 | - |
| Zwiększenie / (zmniejszenie) stanu rezerw ⁽¹⁾ | | 207 326 | 74 774 |
| Środki pieniężne wygenerowane na działalności operacyjnej | | 518 821 | 703 933 |
| Otrzymane / (zapłacone) odsetki | | 14 488 | 3 734 |
| Otrzymane / (zapłacony) podatek dochodowy | | (9 948) | (7 463) |
| Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej | | 523 361 | 700 204 |

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH
ZA OKRES OD 1 STYCZNIA 2014 ROKU DO 31 GRUDNIA 2014 ROKU [METODA POŚREDNIA] (cd.)

| | Nota | Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) tys. PLN | Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane) tys. PLN |
|--|------|---|---|
| Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej | | | |
| Wydatki z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych | | (625 996) | (407 432) |
| Wpływy z tytułu zbycia rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych | | 17 902 | 20 711 |
| Wydatki z tytułu nabycia jednostek zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach | | (313) | (500) |
| Wpływy z tytułu sprzedaży jednostek zależnych, stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach | | - | 9 522 |
| Wpływy z tytułu otrzymanych odsetek | | 22 564 | 28 867 |
| Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend | | 1 060 | 1 501 |
| Spłata udzielonych pożyczek | | 183 | 51 852 |
| Wpływy / (wydatki) z tyt. lokat bankowych powyżej 3 miesięcy | | 302 814 | 3 672 |
| Wpływy / (wydatki) związane z Programem Gwarancji Pracowniczych | | 79 614 | (79 614) |
| Środki pieniężne netto (wykorzystane)/wygenerowane w związku z działalnością inwestycyjną | | (202 172) | (371 422) |
| Przepływy pieniężne z działalności finansowej | | | |
| Wydatki z tytułu leasingu finansowego | | (121 581) | (122 552) |
| Zapłacone odsetki od leasingu | | (11 840) | (15 870) |
| Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów/ pożyczek | | 179 203 | 3 862 |
| Spłata kredytów/ pożyczek | | (73 777) | (76 324) |
| Zapłacone odsetki od kredytów / pożyczek | | (6 779) | (9 851) |
| Otrzymane / (zapłacone) kredyty w rachunku bieżącym | | - | (22 076) |
| Dotacje otrzymane | | 24 790 | 944 |
| Dywidendy wypłacone akcjonariuszom jednostki dominującej | | (137 496) | - |
| Dywidendy wypłacone akcjonariuszom niekontrolującym | | - | (1 111) |
| Pozostałe wpływy/ (wydatki) dotyczące działalności finansowej | | (8 231) | (10 112) |
| Środki pieniężne netto (wykorzystane) / wygenerowane w związku z działalnością finansową | | (155 711) | (253 090) |
| Zwiększenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów | | 165 478 | 75 692 |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego | 20 | 263 700 | 188 008 |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego | 20 | 429 178 | 263 700 |

⁽¹⁾ W roku zakończonym 31 grudnia 2014 pozycja zawiera zmianę stanu z tytułu zawiązanej rezerwy na Program Dobrowolnych Odejść w kwocie 265 331 tysięcy złotych.

NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO SPORZĄDZONEGO NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2014 ROKU

1 Informacje ogólne

1.1 Informacje o Jednostce dominującej

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka", "Jednostka dominująca") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repetitorium A Nr 1287/2001). Siedzibą Spółki jest Warszawa, ul Grójecka 17. Spółka jest zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sądowym w Sądzie Rejonowym w Katowicach, Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, pod numerem KRS 0000027702. Obecnie, z uwagi na późniejszą zmianę siedziby Spółki, akta prowadzone są przez Sąd Rejestrowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego.

Spółce nadano numer statystyczny REGON 277586360 oraz numer NIP 954-23-81-960.

Rokiem obrotowym Grupy jest rok kalendarzowy.

Na dzień sporządzenia niniejszego skonsolidowanego sprawozdania finansowego, skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej jest następujący:

Zarząd:

| | | |
|------------------|---|---|
| Adam Purwin | - | Prezes Zarządu |
| Jacek Neska | - | Członek Zarządu ds. Handlowych |
| Łukasz Hadyś | - | Członek Zarządu ds. Finansowych |
| Wojciech Derda | - | Członek Zarządu ds. Operacyjnych |
| Dariusz Browarek | - | Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników w Zarządzie Spółki |

Rada Nadzorcza:

| | | |
|----------------------|---|--------------------|
| Jakub Karnowski | - | Przewodniczący |
| Piotr Ciżkowicz | - | Wiceprzewodniczący |
| Krzysztof Czarnota | - | Członek |
| Marek Podskalny | - | Członek |
| Kazimierz Jamrozik | - | Członek |
| Konrad Anuszkiewicz | - | Członek |
| Stanisław Knaflewski | - | Członek |
| Paweł Ruka | - | Członek |
| Jacek Leonkiewicz | - | Członek |
| Sławomir Baniak | - | Członek |
| Zbigniew Klepacki | - | Członek |

W dniu 6 lutego 2014 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej powołała na stanowisko Prezesa Zarządu Pana Adama Purwina. W okresie od dnia 25 lutego 2013 roku do dnia 5 lutego 2014 roku Pan Adam Purwin pełnił funkcję Członka Zarządu ds. Finansowych, natomiast od 18 listopada 2013 roku pełnił nadzór nad sprawami oraz komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do zakresu kompetencji Prezesa Zarządu.

W dniu 17 lutego 2014 roku Pan Sylwester Sigiel złożył rezygnację z pełnionej przez niego funkcji Członka Zarządu ds. Handlowych. Rezygnacja została złożona ze skutkiem na dzień podjęcia przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. uchwały o powołaniu nowego Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. W dniu 24 kwietnia 2014 roku Rada Nadzorcza Spółki powołała nowego Członka Zarządu ds. Handlowych, w związku z powyższym rezygnacja Pana Sylwestra Sigiel weszła w życie.

W dniu 24 kwietnia 2014 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. w wyniku postępowania konkursowego powołała czterech nowych członków zarządu: Pana Jacka Neskę - Członka Zarządu ds. Handlowych, Pana Wojciecha Derdę - Członka Zarządu ds. Operacyjnych, Pana Łukasza Hadysia - Członka Zarządu ds. Finansowych i Pana Dariusza Browarkę, Przedstawiciela Pracowników - Członka Zarządu, przy czym Pan Łukasz Hadyś został powołany z dniem 12 maja 2014 roku.

W dniu 16 kwietnia 2014 roku Pan Michał Karczyński złożył rezygnację z pełnionej przez niego funkcji Członka Rady Nadzorczej Spółki ze skutkiem na dzień 25 kwietnia 2014 roku.

W dniu 24 kwietnia 2014 roku akcjonariusz Spółki - PKP S.A. odwołał z Rady Nadzorczej z dniem 25 kwietnia 2014 roku Panią Danutę Tyszkiewicz oraz powołał z dniem 26 kwietnia 2014 roku na Członków Rady Nadzorczej Pana Jarosława Pawłowskiego oraz Pana Łukasza Górnickiego.

W dniu 27 czerwca 2014 roku Pani Milena Pacia złożyła rezygnację z pełnionej przez nią funkcji Członka Rady Nadzorczej ze skutkiem na dzień 27 czerwca 2014 roku.

W dniu 29 lipca 2014 roku akcjonariusz Spółki - PKP S.A. odwołał z Rady Nadzorczej Pana Artura Kawalera oraz powołał z dniem 29 lipca 2014 roku na Członków Rady Nadzorczej Pana Piotra Ciżkowicza oraz Pana Jacka Leonkiewicza.

W dniu 24 października 2014 roku Pan Łukasz Górnicki złożył rezygnację z pełnionej przez niego funkcji Członka Rady Nadzorczej ze skutkiem na dzień 24 października 2014 roku.

W dniu 24 listopada 2014 roku akcjonariusz Spółki - PKP S.A. powołał w skład Rady Nadzorczej z dniem 24 listopada 2014 roku na Członka Rady Nadzorczej Pana Sławomira Baniaka.

W dniu 18 lutego 2015 roku akcjonariusz Spółki - PKP S.A. odwołał z Rady Nadzorczej Pana Jarosława Pawłowskiego oraz powołał z dniem 19 lutego 2015 roku na Członka Rady Nadzorczej Pana Zbigniewa Klepackiego.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2014 roku struktura akcjonariatu Spółki jest następująca:

| Podmiot | Siedziba | Ilość akcji | % posiadanego kapitału | % posiadanych praw głosów |
|-------------------------------|-----------|-------------------|------------------------|---------------------------|
| PKP S.A. ⁽¹⁾ | Warszawa | 14 784 194 | 33,01% | 33,01% |
| ING OFE ⁽²⁾ | Warszawa | 4 738 369 | 10,58% | 10,58% |
| Morgan Stanley ⁽³⁾ | Nowy Jork | 2 380 008 | 5,31% | 5,31% |
| Aviva OFE ⁽⁴⁾ | Warszawa | 2 338 371 | 5,22% | 5,22% |
| EBOiR ⁽⁵⁾ | Londyn | 2 286 008 | 5,10% | 5,10% |
| Pozostali akcjonariusze | | 18 259 967 | 40,78% | 40,78% |
| Razem | | 44 786 917 | 100,00% | 100,00% |

⁽¹⁾ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 24 czerwca 2014 roku.

⁽²⁾ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 30 czerwca 2014 roku.

⁽³⁾ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 18 czerwca 2014 roku. Ilość akcji posiadanych łącznie przez Morgan Stanley (14 916 akcji) i pośrednio poprzez spółkę zależną Morgan Stanley Investment Management Inc., posiadającą (2 365 092 akcji).

⁽⁴⁾ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 13 sierpnia 2014 roku.

⁽⁵⁾ Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 5 listopada 2013 roku.

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

1.2 Informacje o Grupie Kapitałowej

Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO ("Grupa") wchodzi PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 14 spółek zależnych. W ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO działa również 7 podmiotów stowarzyszonych oraz udziały w 4 wspólnych przedsiębiorstwach.

Dodatkowe informacje na temat jednostek zależnych oraz inwestycji w jednostki stowarzyszone i współzależne zostały zamieszczone w notach 13,14,15.

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

- usługi intermodalne,
- spedycję (krajową i międzynarodową),
- terminale (przeładunek i przechowywanie towarów),
- usługi bocznice.

Grupa PKP CARGO zajmuje się także utrzymaniem i naprawą taboru.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie jest ograniczony.

1.3 Waluta funkcjonalna i waluta sprawozdawcza

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Polski złoty jest walutą funkcjonalną i sprawozdawczą Grupy. Dane w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym zostały wykazane w tysiącach złotych, chyba że w konkretnych sytuacjach zostały podane z większą dokładnością.

2 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

2.1 Oświadczenie o zgodności

Niniejsze 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 skonsolidowanego sprawozdania finansowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. Nr 33, poz. 259) („Rozporządzenie”).

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za rok zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego nie istnieją żadne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej Grupy przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia sprawozdania finansowego.

W latach 2013 - 2014 Grupa nie zaniechała działalności wymagającej ujęcia w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym.

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej pochodnych instrumentów finansowych oraz aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży.

Niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało przygotowane w złotych i zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd w dniu 11 marca 2015 roku.

2.2 Status zatwierdzenia Standardów w UE

Następujące zmiany do istniejących standardów opublikowanych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości oraz zatwierdzonych przez UE weszły w życie w roku 2014:

- **MSSF 10 „Skonsolidowane sprawozdania finansowe”** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku lub po tej dacie,
- **MSSF 11 „Wspólne ustalenia umowne”** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku lub po tej dacie,
- **MSSF 12 „Ujawnienie informacji na temat udziałów w innych jednostkach”** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku lub po tej dacie,
- **Zmiany do MSSF 10, MSSF 11 i MSSF 12: Skonsolidowane Sprawozdania Finansowe, Wspólne ustalenia umowne, Ujawnienia informacji na temat udziałów w innych jednostkach** - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku lub po tej dacie,
- **MSR 27 (znowelizowany w roku 2011) „Jednostkowe sprawozdania finansowe”** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku lub po tej dacie,
- **MSR 28 (znowelizowany w roku 2011) „Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach”** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku lub po tej dacie,
- **Zmiany do MSR 32 „Instrumenty finansowe: prezentacja”** (Kompensowanie aktywów finansowych i zobowiązań finansowych) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku lub po tej dacie,
- **Zmiany do MSR 39 „Instrumenty Finansowe: Ujmowanie i Wycena”** (Nowelizacja instrumentów pochodnych a dalsze stosowanie rachunkowości zabezpieczeń) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku,
- **Zmiany do MSR 36 „Utrata wartości aktywów”** (Ujawnienia wartości odzyskiwalnej dotyczące aktywów niefinansowych) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2014 roku.

Zastosowanie powyższych standardów, interpretacji i zmian do standardów nie miało istotnego wpływu na dotychczas stosowaną politykę rachunkowości Grupy.

2.3 Standardy i Interpretacje przyjęte UE, które jeszcze nie weszły w życie

Zatwierdzając niniejsze Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupa nie zastosowała następujących standardów, zmian standardów i interpretacji, które zostały opublikowane i zatwierdzone do stosowania w UE, ale które nie weszły jeszcze w życie:

- **Interpretacja KIMSF 21 „Opłaty publiczne”** - obowiązująca w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 17 czerwca 2014 roku.
- **Zmiana do MSR 19 „Świadczenia pracownicze”**- (Programy określonych świadczeń: składki pracowników) - obowiązująca w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 lutego 2015 roku oraz później.
- **Zmiany do Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej 2010-2012** (doroczne ulepszenia MSSF 2010-2012 zawierają 8 zmian do 7 standardów, z odpowiednimi zmianami do pozostałych standardów i interpretacji) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 lutego 2015 roku oraz później.
- **Zmiany do Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej 2011-2013** (doroczne ulepszenia MSSF 2011-2013 zawierają 4 zmiany standardów, z odpowiednimi zmianami do pozostałych standardów i interpretacji) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2015 roku oraz później.

Grupa dokonała analizy potencjalnego wpływu wyżej wymienionych standardów, interpretacji i zmian do standardów na stosowaną przez Grupę politykę (zasady) rachunkowości. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej nie spowodują one istotnego wpływu na aktualnie stosowaną politykę (zasady) rachunkowości.

2.4 Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR, ale jeszcze niezatwierdzone przez UE

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różnią się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości (RMSR), z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które według stanu na dzień 11 marca 2015 roku nie zostały jeszcze przyjęte do stosowania:

- **MSSF 9 „Instrumenty finansowe”** – obowiązujący dla okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2018 roku oraz później.
- **MSSF 14 "Regulacyjne rozliczenia międzyokresowe"** - obowiązujący w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do MSSF 11 "Wspólne ustalenia umowne"** (Ujmowanie nabycia udziałów we wspólnych działaniach) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do MSR 16 "Rzeczowe aktywa trwałe" oraz MSR 38 "Wartości niematerialne"** (Wyjaśnienia w zakresie akceptowalnych metod umorzenia i amortyzacji) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **MSSF 15 "Przychody z umów z klientami"** - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2017 roku oraz później.
- **Zmiany do MSR 16 "Rzeczowe aktywa trwałe" i MSR 41 "Rolnictwo"** (Rolnictwo - Rośliny produkcyjne) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rocznych rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do MSR 27 "Jednostkowe Sprawozdania Finansowe"** (Metoda praw własności w jednostkowym sprawozdaniu finansowym) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do "MSSF 10 Skonsolidowane Sprawozdania Finansowe" oraz do "MSR 28 Jednostki Stowarzyszone"** (Sprzedaż lub Przekazanie Aktywów Pomędzy Inwestorem a Spółką Stowarzyszoną lub Wspólnym Przedsięwzięciem) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej 2012-2014** (doroczne ulepszenia MSSF 2012-2014 zawierają 4 zmiany standardów, z odpowiednimi zmianami do pozostałych standardów i interpretacji) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do MSSF 10 "Skonsolidowane sprawozdania finansowe", MSSF 12 "Ujawnianie informacji na temat udziałów w innych jednostkach" i MSR 28 "Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych i wspólnych przedsięwzięciach"** (Jednostki inwestycyjne: Zastosowanie wyjątku od konsolidacji) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.
- **Zmiany do MSR 1 "Prezentacja sprawozdań finansowych"** (Inicjatywa dotycząca ujawnień) - obowiązujące w odniesieniu do okresów rozpoczynających się 1 stycznia 2016 roku oraz później.

Grupa dokonała analizy potencjalnego wpływu wyżej wymienionych standardów, interpretacji i zmian do standardów na stosowaną przez Grupę politykę (zasady) rachunkowości. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej nie spowodują one istotnego wpływu na aktualnie stosowaną politykę (zasady) rachunkowości.

3 Stosowane zasady rachunkowości

3.1 Przychody ze sprzedaży

Kwotę przychodów wynikających z transakcji określa się zazwyczaj w drodze umowy między jednostką gospodarczą a kupującym, bądź użytkownikiem składnika aktywów. Jej wysokość ustala się według wartości godziwej zapłaty, uwzględniając kwoty rabatów handlowych oraz rabatów hurtowych przyznanych przez jednostkę gospodarczą.

Do przychodów należą jedynie otrzymane lub należne wpływy korzyści ekonomicznych brutto na rachunek własny jednostki gospodarczej. Kwoty zbierane w imieniu osób trzecich, takie jak: podatek obrotowy, podatek obciążający dobra i usługi oraz podatek VAT, nie są korzyściami ekonomicznymi jednostki gospodarczej i nie skutkują zwiększeniem kapitału własnego. W związku z tym wyłącza się je z przychodów.

Przychody ujmuje się tylko wtedy, jeżeli uzyskanie przez jednostkę gospodarczą korzyści ekonomicznych, związanych z przeprowadzoną transakcją, jest prawdopodobne. Jeżeli jednak rodzi się niepewność dotycząca ściągłości należnej kwoty już zaliczonej do przychodów, wówczas nieściągalną kwotę lub kwotę, w odniesieniu do której odzyskanie przestało być prawdopodobne, ujmuje się jako koszty, a nie jako korektę pierwotnie ujętej kwoty przychodów.

3.1.1 Przychody ze sprzedaży usług

Za moment sprzedaży w kraju uważa się datę wykonania świadczenia zgodnie z umową kupna - sprzedaży (wysyłki lub postawienia do dyspozycji odbiorcy dostawy, bądź odbioru usługi), przy sprzedaży detalicznej zapłatę gotówką, kartą kredytową lub czekiem.

W szczególności za moment sprzedaży:

- a) usługi przewozu ładunków uznaje się w każdym przypadku datę odbioru (zakończenia) usługi;
- b) w przypadku eksportu przyjmuje się datę ich przewiezienia przez granicę, potwierdzoną przez graniczny urząd celny.

Jeżeli wynik transakcji dotyczącej świadczenia usług można oszacować w wiarygodny sposób, przychody z transakcji ujmuje się na podstawie stopnia zaawansowania realizacji transakcji na dzień bilansowy. Wynik transakcji można ocenić w wiarygodny sposób, jeżeli zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

- a) kwotę przychodów można wycenić w wiarygodny sposób,
- b) istnieje prawdopodobieństwo, że Grupa uzyska korzyści ekonomiczne z tytułu przeprowadzonej transakcji,
- c) stopień realizacji transakcji na dzień bilansowy może być określony w wiarygodny sposób oraz,
- d) koszty poniesione w związku z transakcją oraz koszty zakończenia transakcji mogą być wycenione w wiarygodny sposób.

3.1.2 Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów

Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów, ujmuje się w momencie ich dostawy przez Grupę do odbiorcy.

Dostawa następuje w momencie przeniesienia na nabywcę znaczącego ryzyka i korzyści wynikających z praw własności do towarów i materiałów zgodnie z warunkami dostaw zawartymi w umowach sprzedaży.

3.1.3 Przychody z tytułu odsetek i dywidend

Przychód z dywidendy ujmowany jest w chwili ustanowienia prawa udziałowca do jej otrzymania (pod warunkiem, że zachodzi prawdopodobieństwo uzyskania przez Grupę korzyści ekonomicznych oraz że da się wiarygodnie wycenić wysokość przychodu).

Przychody z tytułu odsetek ujmuje się jeżeli zachodzi prawdopodobieństwo uzyskania przez Grupę korzyści ekonomicznych i kwota przychodów może być ustalona w wiarygodny sposób.

Dochód odsetkowy rozlicza się w czasie w odniesieniu do nierozliczonej kwoty kapitału i przy zastosowaniu efektywnej stopy procentowej, stanowiącej stopę dyskontującą przyszłe wpływy pieniężne prognozowane na okres ekonomicznej użyteczności składnika aktywów finansowych do kwoty wartości bilansowej tego składnika aktywów w momencie początkowego ujęcia.

W razie konieczności wprowadzane są korekty do sprawozdań finansowych jednostek zależnych dostosowujące ich politykę rachunkowości do polityki Grupy.

Wszystkie transakcje dokonane wewnątrz Grupy, wzajemne salda oraz przychody i koszty operacji dokonanych między jednostkami Grupy zostały w konsolidacji w pełni wyłączone.

3.2 Koszty świadczeń pracowniczych

Na koszty świadczeń pracowniczych składają się (a) koszty w okresie zatrudnienia tj. wynagrodzenia, narzuty na wynagrodzenia, ulgi na świadczenia przejazdowe, świadczenia z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych - jako świadczenia krótkoterminowe oraz nagrody jubileuszowe - jako świadczenia długoterminowe, (b) koszty po okresie zatrudnienia tj. odprawy emerytalne i rentowe, ulgi na świadczenia przewozowe oraz świadczenia z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych.

Zgodnie z Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy („ZUZP”) i odpowiednimi przepisami prawa Jednostka dominująca oraz wybrane podmioty Grupy zapewniają zatrudnionym pracownikom długoterminowe świadczenia w okresie zatrudnienia (nagrody jubileuszowe) oraz świadczenia po okresie zatrudnienia (odprawy emerytalne i rentowe, świadczenia przejazdowe i świadczenia z ZFŚS dla emerytów i rencistów). W sprawozdaniu z sytuacji finansowej Grupa ujmuje wypłaty z powyższych świadczeń w wysokości wartości bieżącej zobowiązania na dzień kończący okres sprawozdawczy.

Wysokość długoterminowych świadczeń w okresie zatrudnienia oraz świadczeń po okresie zatrudnienia wyliczana jest przez niezależną firmę aktuarialną metodą prognozowanych świadczeń jednostkowych. Ta metoda traktuje każdy okres świadczenia pracy jako dający prawo do dodatkowej części świadczenia i wycenia każdą część osobno tworząc ostateczne zobowiązanie, podlegające zdyskontowaniu. Wycena bazuje na założeniach demograficznych dotyczących wieku emerytalnego, przyszłego wzrostu płac, rotacji pracowników oraz na założeniach finansowych dotyczących przyszłych stóp procentowych (w celu ustalenia stopy dyskontowej).

Nagrody jubileuszowe są wypłacane pracownikom po przepracowaniu określonej liczby lat. Odprawy emerytalno-rentowe są wypłacane jednorazowo w momencie przejścia na emeryturę/rentę. Wysokość odpraw emerytalno – rentowych i nagród jubileuszowych zależy od stażu pracy oraz średniego wynagrodzenia pracownika. Grupa tworzy rezerwę na przyszłe zobowiązania z powyższych tytułów w celu przyporządkowania kosztów do okresów, których dotyczą. Zyski lub straty z wyceny aktuarialnej określonych świadczeń, poza nagrodami jubileuszowymi, wynikające ze zmian założeń aktuarialnych, a także różnic między stanami faktycznymi i założeniami ujmowane są w pozostałych całkowitych dochodach. Wielkości te nie są zreklasyfikowane do wyniku finansowego – są odnoszone na odrębną pozycję kapitału własnego.

Zgodnie z Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy, przepisami ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. z 2000r. Nr 84, poz. 948 z póź. zm.) oraz Porozumieniem w sprawie ulgowych usług transportowych, Jednostka dominująca oraz wybrane spółki zależne z Grupy Kapitałowej PKP CARGO zobowiązane są wykupić uprawnienia do ulgowych przejazdów dla pracowników, emerytów i rencistów oraz osób pobierających kolejowe świadczenia przedemerytalne. Oszacowanie wartości dokonywane jest na każdy dzień bilansowy przez niezależnego aktuarium metodą prognozowanych świadczeń jednostkowych, zwanych także metodą świadczeń narosłych w funkcji stażu pracy. Wartość prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej zobowiązań obliczona jest jako część przyszłych świadczeń oszacowana przy uwzględnieniu prognozowanej wysokości ceny ulgowych usług transportowych.

Grupa na podstawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, przepisów ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. z 2000r. Nr 84, poz. 948 z póź. zm.) oraz przepisów ustawy z dnia 4 marca 1994 roku o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (tekst jednolity Dz.U. z 1996 r. Nr 70, poz. 335 z póź. zm.) ponosi koszty związane z ZFŚS. Grupa w sprawozdaniu z sytuacji finansowej kompensuje zobowiązania oraz aktywa funduszu.

Pracownikom Grupy przysługuje prawo do urlopów wypoczynkowych na warunkach określonych w przepisach Kodeksu Pracy. Na każdy dzień bilansowy w Grupie są szacowane wartości przyszłych zobowiązań krótkoterminowych z tytułu należnych a niewykorzystanych urlopów.

3.3 Opodatkowanie

Podatek dochodowy za okres sprawozdawczy obejmuje podatek bieżący i odroczony. Podatek ujmuje się w skonsolidowanym sprawozdaniu z całkowitych dochodów, z wyłączeniem zakresu, w którym odnosi się on bezpośrednio do pozycji ujętych w pozostałych całkowitych dochodach (pozostałych składnikach kapitału własnego).

3.3.1 Podatek bieżący

Bieżące obciążenie podatkowe jest obliczane na podstawie wyniku podatkowego (podstawy opodatkowania) danego okresu sprawozdawczego. Zysk / (strata) podatkowa różni się od księgowego zysku / (straty) netto w związku z wyłączeniem przychodów przejściowo niepodlegających opodatkowaniu i kosztów przejściowo niestanowiących kosztów uzyskania przychodów oraz pozycji kosztów i przychodów, które nigdy nie będą podlegały opodatkowaniu. Obciążenia podatkowe są wyliczane w oparciu o stawki podatkowe obowiązujące w danym roku obrotowym.

3.3.2 Podatek odroczony

Podatek odroczony ujmuje się od różnic przejściowych między wartością bilansową składników aktywów i zobowiązań w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym a odpowiadającą im podstawą opodatkowania stosowaną do obliczania wysokości zysku opodatkowanego, a także od nierozliczonych strat podatkowych oraz niewykorzystanych ulg podatkowych. Rezerwy z tytułu podatku odroczonego ujmuje się zasadniczo dla wszystkich dodatnich różnic przejściowych. Składnik aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego ujmuje się w odniesieniu do wszystkich ujemnych różnic przejściowych do wysokości, do której jest prawdopodobne, iż zostanie osiągnięty dochód do opodatkowania, który pozwoli na potrącenie tych różnic przejściowych. Tego rodzaju aktywów i rezerw z tytułu odroczonego podatku dochodowego nie ujmuje się, jeżeli różnice przejściowe wynikają z wartości firmy lub z początkowego ujęcia (poza połączeniem jednostek) innych aktywów i zobowiązań w transakcji, która nie wpływa na zysk podatkowy ani księgowy.

Rezerwę z tytułu odroczonego podatku dochodowego ujmuje się od dodatnich różnic przejściowych wynikających z inwestycji w jednostkach zależnych i stowarzyszonych oraz udziałów we wspólnych przedsięwzięciach, chyba że Grupa jest w stanie kontrolować odwrócenie różnicy przejściowej i jest prawdopodobne, że różnice przejściowe nie ulegną odwróceniu w dającej się przewidzieć przyszłości. Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego wynikające z ujemnych różnic przejściowych związanych z takimi inwestycjami i udziałami są ujmowane tylko do tego stopnia, że jest prawdopodobne, że będą wystarczające zyski podlegające opodatkowaniu, na podstawie których będzie można wykorzystać korzyści podatkowe wynikające z różnic przejściowych oraz że oczekuje się, iż różnice przejściowe ulegną odwróceniu w dającej się przewidzieć przyszłości.

Wartość składników aktywów z tytułu podatku odroczonego podlega analizie na każdy dzień bilansowy, a w przypadku gdy spodziewane przyszłe zyski podatkowe nie będą wystarczające dla realizacji składnika aktywów lub jego części, następuje jego odpis.

Podatek odroczony jest wyliczany przy użyciu stawek podatkowych, które będą obowiązywać w momencie, gdy pozycja aktywów zostanie zrealizowana lub zobowiązanie stanie się wymagalne. Wycena rezerw z tytułu odroczonego podatku dochodowego i aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego odzwierciedla skutki podatkowe, które nastąpią odpowiednio do przewidywanego przez Grupę sposobu realizacji lub rozliczenia na dzień bilansowy wartości bilansowych aktywów i zobowiązań.

3.4 Inwestycje w jednostkach zależnych, stowarzyszonych, udziały we wspólnych przedsięwzięciach

W skład Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wchodzi jednostkowe sprawozdanie finansowe Jednostki dominującej i jednostek kontrolowanych przez Spółkę (jej spółki zależne). Kontrola jest osiągnięta w przypadku gdy Grupa ma zdolność kierowania polityką finansową i operacyjną jednostki dla osiągnięcia korzyści ekonomicznych z jej działalności.

Dochody i koszty jednostek zależnych nabytych lub sprzedanych w ciągu roku są uwzględnione w Skonsolidowanym Sprawozdaniu z Całkowitych Dochodów od momentu rzeczywistej daty nabycia danej jednostki do dnia jej efektywnego zbycia. Całkowite dochody jednostek zależnych są przypisywane do właścicieli Spółki oraz do udziałów niedających kontroli nawet jeśli skutkiem tego przypisania będzie ujemne saldo udziałów niedających kontroli.

W razie konieczności wprowadzane są korekty do sprawozdań finansowych jednostek zależnych dostosowujące ich politykę rachunkowości do polityki Grupy.

Wszystkie transakcje dokonane wewnątrz Grupy, wzajemne salda oraz przychody i koszty operacji dokonanych między jednostkami Grupy zostały w konsolidacji w pełni wyłączone.

3.4.1 Zmiany udziałów właścicielskich Grupy w jednostkach zależnych

Zmiany udziałów Grupy w jednostkach zależnych nieskutkujące utratą kontroli rozlicza się jako transakcje kapitałowe. Wartość bilansowa udziałów zapewniających Grupie kontrolę oraz udziałów niedających kontroli podlega korekcie w celu odzwierciedlenia zmian we względnych udziałach w jednostkach zależnych. Wszelkie różnice pomiędzy kwotą korekty udziałów niedających kontroli a wartością godziwą kwoty zapłaconej lub otrzymanej odnosi się bezpośrednio na kapitał własny i przypisuje właścicielom Spółki.

W momencie utraty przez Grupę kontroli nad jednostką zależną oblicza się zysk lub stratę - jako różnicę między (i) sumą wartości godziwej otrzymanej zapłaty oraz wartości godziwej zachowanych udziałów oraz (ii) wartością bilansową aktywów (z uwzględnieniem wartości firmy) i zobowiązań jednostki zależnej - oraz ujmuje się w wyniku. W przypadku, gdy aktywa spółki zależnej są wyceniane w kwocie przeszacowanej lub wartości godziwej i wynikający z tego skumulowany zysk lub strata jest ujmowany w pozostałych całkowitych dochodach i odnoszony do kapitału, wartości uprzednio ujęte w pozostałych całkowitych dochodach i skumulowane w kapitale własnym rozlicza się w taki sposób, jak gdyby Grupa bezpośrednio zbyła odpowiednie składniki aktywów (tj. przenosi się na wynik lub bezpośrednio do zysków zatrzymanych, zgodnie z zasadami odpowiedniego MSSF). Wartość godziwą inwestycji utrzymanej w byłej jednostce zależnej na dzień utraty kontroli uznaje się za wartość godziwą w momencie początkowego ujęcia, rozliczaną następnie zgodnie z MSR 39 „Instrumenty finansowe: ujmowanie i wycena” lub za koszt w momencie początkowego ujęcia inwestycji w jednostce stowarzyszonej lub jednostce współkontrolowanej.

3.4.2 Połączenia jednostek gospodarczych

Przejęcia innych podmiotów rozlicza się metodą nabycia. Zapłatę przekazaną w transakcji połączenia jednostek gospodarczych wycenia się w wartości godziwej, obliczonej jako zbiorcza kwota wartości godziwych na dzień przejęcia przekazanych przez Grupę aktywów, zobowiązań zaciągniętych przez Grupę wobec poprzednich właścicieli jednostki przejmowanej oraz instrumentów kapitałowych wyemitowanych przez Grupę w zamian za przejęcie kontroli nad jednostką przejmowaną. Koszty związane z przejęciem ujmuje się w wyniku w momencie ich poniesienia.

Możliwe do zidentyfikowania aktywa i zobowiązania wycenia się w wartości godziwej na dzień przejęcia, z następującymi wyjątkami:

- aktywa i zobowiązania wynikające z odroczonego podatku dochodowego lub związane z umowami o świadczenia pracownicze ujmuje się i wycenia zgodnie z MSR 12 „Podatek dochodowy” i MSR 19 „Świadczenia pracownicze”,
- zobowiązania lub instrumenty kapitałowe związane z programami płatności rozliczanymi na bazie akcji w jednostce przejmowanej lub w Grupie, które mają zastąpić analogiczne umowy obowiązujące w jednostce przejmowanej, wycenia się zgodnie z MSSF 2 „Płatności na bazie akcji” na dzień przejęcia (patrz nota 29.3) oraz
- aktywa (lub grupy aktywów przeznaczone do sprzedaży) sklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży zgodnie z MSSF 5 „Aktywa trwale przeznaczone do sprzedaży i działalność zaniechana” wycenia się zgodnie z wymogami tego standardu.

Wartość firmy wycenia się jako nadwyżkę sumy przekazanej zapłaty, kwoty udziałów niedających kontroli w jednostce przejmowanej oraz wartości godziwej poprzednio posiadanych przez jednostkę przejmującą udziałów w jednostce przejmowanej nad kwotą wartości godziwej możliwych do zidentyfikowania przejętych aktywów netto wycenionych na dzień przejęcia. Jeżeli po ponownej weryfikacji wartość netto wycenionych na dzień przejęcia możliwych do zidentyfikowania aktywów i zobowiązań przekracza sumę przekazanej zapłaty, wartości udziałów niedających kontroli w jednostce przejmowanej oraz wartości godziwej udziałów w tej jednostce uprzednio posiadanych przez jednostkę przejmującą, nadwyżkę tę ujmuje się bezpośrednio w wyniku jako zysk na okazyjnym nabyciu.

Udziały niedające kontroli stanowiące część udziałów właścicielskich i uprawniające posiadaczy do proporcjonalnego udziału w aktywach netto jednostki w przypadku jej likwidacji można początkowo wycenić w wartości godziwej lub odpowiednio do proporcji udziałów niedających kontroli w ujętej wartości możliwych do zidentyfikowania aktywów netto jednostki przejmowanej. Wyboru metody wyceny dokonuje się indywidualnie dla każdej transakcji przejęcia. Inne rodzaje udziałów niedających kontroli wycenia się w wartości godziwej lub inną metodą przepisaną w MSSF.

Jeżeli zapłata przekazana w transakcji połączenia jednostek gospodarczych obejmuje aktywa lub zobowiązania wynikające z umowy o zapłacie warunkowej, zapłatę tę wycenia się w wartości godziwej na dzień przejęcia i ujmuje jako część wynagrodzenia przekazanego w transakcji połączenia jednostek gospodarczych. Zmiany wartości godziwej zapłaty warunkowej kwalifikujące się jako korekty za okres objęty wyceną uwzględnia się retrospektywnie, w korespondencji z odpowiednimi korektami wartości firmy. Korekty dotyczące okresu wyceny to takie, które są wynikiem uzyskania dodatkowych informacji dotyczących „okresu objętego wyceną” (który nie może być dłuższy niż jeden rok od dnia przejęcia), dotyczących faktów i okoliczności występujących na dzień przejęcia.

Zmiany wartości godziwej zapłaty warunkowej, które nie kwalifikują się jako korekty dotyczące okresu wyceny, rozlicza się w zależności od klasyfikacji zapłaty warunkowej. Warunkowej zapłaty sklasyfikowanej jako kapitał własny nie wycenia się ponownie, a jej późniejsze uregulowanie rozlicza się w ramach kapitału własnego. Zapłata warunkowa zaklasyfikowana jako składnik aktywów lub zobowiązań podlega przeszacowaniu na kolejne dni sprawozdawcze zgodnie z MSR 39 lub MSR 37 „Rezerwy, zobowiązania warunkowe i aktywa warunkowe”, a wynikające z przeszacowania zyski lub straty ujmuje się w wynik.

W przypadku połączenia jednostek realizowanego etapami, udziały w jednostce przejmowanej uprzednio posiadane przez Grupę przeszacowuje się do wartości godziwej nadziei przejęcia (tj. dzień uzyskania kontroli), a wynikający stąd zysk lub stratę ujmuje się w wynik. Kwoty wynikające z posiadania udziałów w jednostce przejmowanej przed datą przejęcia, uprzednio ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach, przenosi się do sprawozdania z całkowitych dochodów, jeżeli takie traktowanie byłoby poprawne w chwili zbycia tych udziałów.

Jeżeli początkowe rozliczenie księgowe połączenia jednostek na koniec okresu sprawozdawczego, w którym połączenie miało miejsce, nie jest kompletne, Grupa prezentuje w swoim sprawozdaniu finansowym tymczasowe kwoty dotyczące pozycji, których rozliczenie jest niekompletne. W okresie wyceny Grupa koryguje tymczasowe kwoty ujęte na dzień przejęcia (patrz wyżej) lub ujmuje dodatkowe aktywa albo zobowiązania dla odzwierciedlenia nowych faktów i okoliczności występujących na dzień przejęcia, które jeśli byłyby znane, wpłynęłyby na ujęcie tych kwot na ten dzień.

3.4.3 Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych

Jednostka stowarzyszona to taki podmiot, na który Grupa może znacząco wpływać, i który nie jest ani jednostką zależną, ani wspólnym przedsięwzięciem. Znaczący wpływ oznacza możliwość uczestniczenia w podejmowaniu decyzji dotyczących polityki finansowej i operacyjnej w danej spółce, niestanowiący jednak kontroli ani współkontroli tej polityki.

Wyniki, aktywa i zobowiązania jednostek stowarzyszonych zostały rozliczone w niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym metodą praw własności, z wyjątkiem inwestycji sklasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży, rozliczonych zgodnie z MSSF 5 „Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży oraz działalność zaniechana”. Zgodnie z metodą praw własności inwestycje w jednostkach stowarzyszonych ujmuje się początkowo w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej po koszcie, a następnie uwzględnia w części wyniku przypadającego na Grupę lub w pozostałych całkowitych dochodach jednostki stowarzyszonej. Jeżeli udział Grupy w stratach jednostki stowarzyszonej przekracza wartość jej udziałów w tej jednostce (obejmującą udziały długoterminowe, stanowiące zasadniczo część wartości netto inwestycji w podmiocie), Grupa przestaje ujmować swoje udziały w dalszych stratach jednostki stowarzyszonej. Dalsze straty ujmuje się tylko do wysokości prawnych lub zwyczajowych zobowiązań Grupy albo płatności dokonanych w imieniu jednostki stowarzyszonej.

Nadwyżka kosztów przejęcia nad udziałem Grupy w wartości netto możliwych do zidentyfikowania aktywów, zobowiązań i zobowiązań warunkowych jednostki stowarzyszonej ujętych na dzień przejęcia rozpoznawana jest jako wartość firmy, stanowiąca element wartości bilansowej inwestycji. Nadwyżka udziału Grupy w wartości netto możliwych do zidentyfikowania aktywów, zobowiązań i zobowiązań warunkowych nad kosztami przejęcia po ponownej weryfikacji ujmowana jest bezpośrednio w wynik.

Wymogi MSR 39 stosuje się do sprawdzenia, czy Grupa powinna ująć odpis z tytułu utraty wartości inwestycji w jednostkę stowarzyszoną. W razie konieczności wartość bilansowa inwestycji (z uwzględnieniem wartości firmy) testowana jest na utratę wartości zgodnie z MSR 36 „Utrata wartości aktywów” tak, jak gdyby był to pojedynczy składnik aktywów, przez porównanie jej wartości odzyskiwalnej (wyższej z dwóch kwot: wartości użytkowej i wartości godziwej pomniejszonej o koszty sprzedaży) z wartością bilansową. Odpisy z tytułu utraty wartości uwzględnia się w wartości bilansowej inwestycji. Odwrócenie odpisu ujmuje się zgodnie z MSR 36 w kwocie odpowiadającej wzrostowi wartości odzyskiwalnej inwestycji.

Po zbyciu jednostki stowarzyszonej, którego skutkiem jest utrata przez Grupę znaczącego wpływu na tę jednostkę, pozostałe udziały wycenia się w wartości godziwej na ten dzień, a wartość tę traktuje jako wartość godziwą w chwili początkowego ujęcia

składnika aktywów finansowych zgodnie z MSR 39. Różnicę między pierwotną wartością bilansową jednostki stowarzyszonej przypisywaną do pozostałych udziałów oraz wartością godziwą tych udziałów uwzględnia się przy określaniu wysokości zysku lub straty z tytułu zbycia jednostki zależnej. Ponadto Grupa rozlicza wszystkie kwoty uprzednio ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach w odniesieniu do jednostki stowarzyszonej tak samo, jak rozliczałaby je w przypadku zbycia odpowiednich składników aktywów i zobowiązań przez tę jednostkę. Wobec tego, jeżeli zysk lub strata uprzednio ujęte w pozostałych całkowitych dochodach zostaną przeniesione na wynik finansowy w chwili zbycia odpowiednich składników aktywów i zobowiązań, Grupa przeklasyfikuje ten zysk lub stratę z kapitału własnego na wynik (w formie korekty reklasyfikacyjnej) w chwili utraty znaczącego wpływu na tę jednostkę stowarzyszoną.

Jeżeli jednostka należąca do Grupy prowadzi transakcje z daną jednostką stowarzyszoną, zyski i straty wynikające z tych transakcji ujmuje się w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy tylko w odniesieniu do udziałów w tej jednostce niezwiązanych z Grupą.

3.4.4 Udziały we wspólnych przedsięwzięciach

Wspólne przedsięwzięcie jest to relacja umowna na mocy, której Grupa i inne strony podejmują działalność gospodarczą podlegającą wspólnej kontroli, a więc taką, w toku której strategiczne decyzje finansowe, operacyjne i polityczne wymagają jednogłośnego poparcia wszystkich stron sprawujących wspólnie kontrolę.

Kiedy podmiot należący do Grupy podejmuje bezpośrednio działalność w ramach wspólnego przedsięwzięcia, udział Grupy we wspólnie kontrolowanych aktywach i zobowiązaniach ponoszonych wspólnie z pozostałymi współnikami przedsięwzięcia ujmowany jest w sprawozdaniu finansowym odpowiedniego podmiotu i klasyfikowany zgodnie ze swoim charakterem. Zobowiązania i koszty ponoszone bezpośrednio wskutek udziału we wspólnie kontrolowanych aktywach rozliczane są metodą memoriałową. Dochód ze sprzedaży lub wykorzystania udziału Grupy w produktach wytworzonych przez wspólnie kontrolowane aktywa oraz udział w kosztach wspólnego przedsięwzięcia ujmuje się w chwili wystąpienia prawdopodobieństwa uzyskania / przekazania przez Grupę korzyści ekonomicznych związanych z odpowiednimi transakcjami, o ile da się je wiarygodnie wycenić.

Wspólne przedsięwzięcia związane z utworzeniem oddzielnego podmiotu, w którym udziały mają wszyscy współnicy, określa się mianem jednostek podlegających wspólnej kontroli.

Grupa wykazuje udziały w takich jednostkach metodą praw własności z wyjątkiem sytuacji, kiedy inwestycja została sklasyfikowana jako przeznaczona do sprzedaży; w takim przypadku rozlicza się ją zgodnie z MSSF 5 „Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży oraz działalność zaniechana”.

3.5 Wartość firmy

Wartość firmy wynikającą z przejęcia innego podmiotu ujmuje się po koszcie ustalonym na dzień przejęcia tego podmiotu pomniejszonym o kwotę utraty wartości.

Dla celów testu na utratę wartości wartość firmy alokuje się do poszczególnych ośrodków generujących przepływy pieniężne w ramach Grupy (lub do grup takich ośrodków), które mają odnieść korzyści z synergii będących skutkiem połączenia jednostek gospodarczych.

Ośrodek generujący przepływy pieniężne, do którego alokuje się wartość firmy, jest testowany na utratę wartości raz do roku lub częściej, jeżeli występują przesłanki wskazujące na możliwość utraty wartości. Jeżeli wartość odzyskiwalna ośrodka generującego przepływy pieniężne jest mniejsza od jego wartości bilansowej, odpis z tytułu utraty wartości alokuje się tak, by w pierwszej kolejności zredukować kwotę bilansową wartości firmy alokowanej do tego ośrodka, a pozostałą część alokuje się na inne składniki aktywów tego ośrodka, proporcjonalnie do wartości bilansowej każdego z nich. Odpis z tytułu utraty wartości firmy ujmuje się bezpośrednio w wynik. Odpisów z tytułu utraty wartości firmy nie odwraca się w kolejnych okresach.

W chwili zbycia ośrodka generującego przepływy pieniężne przypisana do niego wartość firmy jest uwzględniana w obliczeniu zysku lub straty ze zbycia.

Zasady rozliczania wartości firmy w Grupie w momencie przejęcia jednostki stowarzyszonej przedstawiono w Nocie 3.4.3.

3.6 Leasing

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

3.6.1 Grupa jako leasingobiorca

Aktywa użytkowane na podstawie umowy leasingu finansowego (w przypadku, którego następuje przeniesienie na Grupę zasadniczo wszystkich ryzyk i korzyści) traktuje się jak aktywa Grupy i wycenia w ich wartości godziwej w momencie ich nabycia, nie wyższej jednak niż wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych. Powstające z tego tytułu zobowiązanie wobec leasingodawcy jest prezentowane w sprawozdaniu z sytuacji finansowej w pozycji zobowiązań z tytułu leasingu finansowego.

Przyjmuje się, że korzyści i ryzyka związane z posiadaniem aktywów są zazwyczaj przeniesione na Grupę, jeśli spełniony jest przynajmniej jeden z warunków:

- na mocy umowy leasingowej następuje przeniesienie na leasingobiorcę własności danego składnika z końcem okresu leasingu,
- leasingobiorca ma możliwość zakupu składnika aktywów za cenę, która - według przewidywań - będzie na tyle niższa od wartości godziwej ustalonej na dzień, gdy prawo zakupu składnika będzie mogło zostać zrealizowane, iż w chwili rozpoczęcia leasingu istnieje wystarczająca pewność, że leasingobiorca z możliwości tej skorzysta,
- okres leasingu stanowi większą część ekonomicznego okresu użytkowania składnika aktywów,
- wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych na dzień rozpoczęcia leasingu wynosi zasadniczo prawie tyle, ile wynosi łączna wartość godziwa przedmiotu leasingu,
- aktywa będące przedmiotem leasingu mają na tyle specjalistyczny charakter, że tylko leasingobiorca może z nich korzystać bez dokonywania większych modyfikacji.

Płatności leasingowe dzielone są na część odsetkową i zmniejszenie zobowiązania z tytułu leasingu, tak by stopa odsetek od pozostającego zobowiązania była wielkością stałą. Koszty finansowe odnosi się bezpośrednio w wynik okresu, chyba że można je bezpośrednio przyporządkować do odpowiednich aktywów – wówczas są one kapitalizowane zgodnie z zasadami rachunkowości Grupy dotyczącymi kosztów finansowania zewnętrznego, przedstawionymi poniżej w Nocie 3.8 Płatności warunkowe z tytułu leasingu ujmuje się w kosztach w okresie ich ponoszenia.

Płatności z tytułu leasingu operacyjnego odnosi się na wynik metodą liniową przez okres leasingu, z wyjątkiem przypadków, kiedy inna, systematyczna podstawa rozliczenia jest bardziej reprezentatywna dla wzorca czasowego rządzącego konsumpcją korzyści ekonomicznych wpływających z leasingu danego składnika aktywów. Płatności warunkowe z tytułu leasingu operacyjnego ujmuje się w kosztach w okresie ich ponoszenia.

3.7 Waluty obce

Transakcje przeprowadzane w walucie innej niż waluta funkcjonalna (waluty obce) wykazuje się po kursie waluty obowiązującym na dzień transakcji. Na dzień bilansowy aktywa i zobowiązania pieniężne denominowane w walutach obcych są przeliczane według kursu obowiązującego na ten dzień. Niepieniężne pozycje wyceniane w wartości godziwej i denominowane w walutach obcych wycenia się po kursie obowiązującym w dniu ustalenia wartości godziwej. Pozostałe pozycje niepieniężne wyceniane są według kosztu historycznego

3.8 Koszty finansowania zewnętrznego

Koszty finansowania zewnętrznego bezpośrednio związanego z nabyciem lub wytworzeniem składników majątku wymagających dłuższego czasu w celu doprowadzenia ich do użytkowania, zalicza się do kosztów wytworzenia takich aktywów aż do momentu, w którym aktywa te są zasadniczo gotowe do zamierzonego użytkowania lub sprzedaży.

Przychody z inwestycji uzyskane w wyniku krótkoterminowego inwestowania pozyskanych środków zewnętrznych przeznaczonych bezpośrednio na finansowanie nabycia lub wytworzenia składników majątku, pomniejszają wartość kosztów finansowania zewnętrznego podlegających kapitalizacji.

Wszelkie pozostałe koszty finansowania zewnętrznego są odnoszone bezpośrednio na wynik w okresie, w którym zostały poniesione.

3.9 Dotacje rządowe

Dotacje rządowe są ujmowane, jeżeli istnieje uzasadniona pewność, że dotacja zostanie uzyskana oraz spełnione zostaną wszystkie związane z nią warunki.

Grupa może otrzymywać bezzwrotne dotacje rządowe, głównie w postaci bezpośrednich lub pośrednich dotacji do projektów inwestycyjnych. Dotacje zmniejszają wartość aktywów i są odnoszone w wyniki okresu, jako zmniejszenie amortyzacji, uzależnione od oczekiwanego trybu uzyskiwania korzyści ekonomicznych z danego aktywa.

Dotacje rządowe należne jako kompensata już poniesionych kosztów lub strat lub jako forma bezpośredniego wsparcia finansowego dla Grupy bez ponoszenia w przyszłości związanych z tym kosztów ujmuje się w wyniku w okresie, kiedy stają się wymagalne.

Korzyści wynikające z otrzymania pożyczki rządowej poniżej oprocentowania rynkowego, traktowane są jako dotacje i mierzone są jako różnica pomiędzy wartością otrzymanej pożyczki i wartością godziwą pożyczki ustalona z zastosowaniem odpowiedniej rynkowej stopy procentowej.

3.10 Świadczenia oparte na akcjach

Grupa wprowadziła program płatności w formie akcji rozliczany w instrumentach kapitałowych (akcjami własnymi) zgodnie z MSSF 2 „Płatności w formie akcji”. Wartość godziwa świadczonej przez pracowników pracy, w zamian za przyznane akcje powiększa koszty danego okresu („Koszty świadczeń pracowniczych”) odpowiednio w korespondencji z kapitałami własnymi.

3.11 Rzeczowe aktywa trwałe

Wartość początkowa środków trwałych obejmuje ich cenę nabycia lub koszty wytworzenia, wraz z cłami importowymi, nie podlegającymi odliczeniu podatkami zawartymi w cenie oraz jest pomniejszona o upusty, rabaty i powiększona o nakłady bezpośrednio związane z przygotowaniem składnika aktywów do użytkowania zgodnie z jego planowanym przeznaczeniem i, jeśli dotyczy, koszty finansowania zewnętrznego.

Płatności odroczone na okres dłuższy od typowego terminu spłaty dla kredytu kupieckiego są dyskontowane, a wartość początkowa środka trwałego jest równa bieżącej wartości wszystkich płatności. Różnica pomiędzy wartością początkową a sumą płatności ujmowana jest jako koszt dyskonta przez okres kredytowania.

Koszty konserwacji i napraw (koszty bieżącego utrzymania) obciążają wynik okresu w momencie ich poniesienia, za wyjątkiem kosztów napraw rewizyjnych i okresowych wagonów i lokomotyw, które stanowią istotny komponent i są amortyzowane w okresie pomiędzy kolejnymi naprawami.

Grunty własne nie podlegają amortyzacji. W przypadku nabytych praw wieczystego użytkowania na rynku wtórnym prezentowane są one jako grunty i są nieamortyzowane.

Amortyzację ujmuje się w taki sposób, aby dokonać odpisu kosztu lub wyceny składnika aktywów (innych niż grunty oraz środki trwałe w budowie) do wartości rezydualnej przy użyciu metody liniowej. Szacowane okresy użytkowania, wartości rezydualne oraz metody amortyzacji są weryfikowane na koniec każdego okresu sprawozdawczego (z perspektywnym zastosowaniem wszelkich zmiany w szacunkach). Amortyzacja dotycząca tych aktywów trwałych rozpoczyna się w momencie rozpoczęcia ich użytkowania, zgodnie z zasadami dotyczącymi pozostałych aktywów trwałych Grupy.

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

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

Środki trwałe w budowie powstające dla celów produkcyjnych, wynajmu lub administracyjnych prezentowane są w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej po koszcie wytworzenia pomniejszonym o ujęte odpisy z tytułu utraty wartości.

Na potrzeby kalkulacji amortyzacji zastosowano okresy ekonomicznego użytkowania następujących aktywów trwałych:

| | Rok 2014 | Rok 2013 |
|---|-----------------|-----------------|
| Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej | od 5 do 75 lat | od 5 do 75 lat |
| Urządzenia techniczne i maszyny | od 2 do 30 lat | od 2 do 30 lat |
| Środki transportu, w tym: | | |
| Wagony towarowe | od 36 do 48 lat | od 36 do 48 lat |
| Lokomotywy elektryczne | od 32 do 45 lat | od 32 do 45 lat |
| Lokomotywy spalinowe | od 24 do 32 lat | od 24 do 32 lat |
| Pozostałe środki transportu | od 2 do 10 lat | od 2 do 10 lat |
| Inne środki trwałe | od 3 do 10 lat | od 3 do 10 lat |

3.12 Nieruchomości inwestycyjne

Nieruchomości inwestycyjne to nieruchomości, które Grupa traktuje jako źródło przychodów z czynszów lub utrzymuje w posiadaniu ze względu na przyrost ich wartości. W Sprawozdaniu z sytuacji finansowej wykazuje się nieruchomości inwestycyjne wykazuje się w aktywach trwałych jako nieruchomości inwestycyjne.

Nieruchomości inwestycyjne początkowo wycenia się według ceny nabycia lub kosztu wytworzenia. Przy początkowej wycenie uwzględnia się koszty przeprowadzonej transakcji.

Grupa jako metodę wyceny nieruchomości inwestycyjnych po początkowym ujęciu stosuje model ceny nabycia lub kosztu wytworzenia zgodnie z MSR 16.

3.13 Aktywa niematerialne

3.13.1 Nabyte aktywa niematerialne

Nabyte aktywa niematerialne o zdefiniowanym okresie ekonomicznej użyteczności wykazuje się po koszcie pomniejszonym o umorzenie i skumulowaną utratę wartości. Amortyzację ujmuje się liniowo w szacowanym okresie ekonomicznej użyteczności. Oszacowany okres ekonomicznej użyteczności i metoda amortyzacji podlegają weryfikacji na koniec każdego okresu sprawozdawczego, a skutki zmian szacunków rozlicza się prospektywnie. Nabyte aktywa niematerialne o niezdefiniowanym okresie ekonomicznej użyteczności wykazuje się po koszcie pomniejszonym o skumulowaną utratę wartości.

Grupa na potrzeby kalkulacji amortyzacji dla aktywów niematerialnych o zdefiniowanym okresie ekonomicznej użyteczności stosuje okresy w przedziale od 2 do 10 lat.

3.13.2 Zaprzestanie ujmowania aktywów niematerialnych

Zaprzestaje się ujmowania składnika aktywów niematerialnych po zbyciu lub w przypadku, kiedy jego dalsze użycie lub zbycie nie przyniesie jednostce korzyści ekonomicznych. Zyski lub straty wynikające z usuwania składnika aktywów niematerialnych z bilansu (obliczone jako różnicę między wpływem ze sprzedaży a wartością bilansową tego składnika) ujmuje się w wynik okresu, w którym nastąpiło usunięcie.

3.14 Utrata wartości rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych

Na każdy dzień bilansowy Grupa dokonuje przeglądu wartości bilansowych posiadanego majątku trwałego i aktywów niematerialnych w celu stwierdzenia, czy nie występują przesłanki wskazujące na utratę ich wartości. Jeżeli stwierdzono istnienie takich przesłanek, szacowana jest wartość odzyskiwalna danego składnika aktywów, w celu ustalenia potencjalnego odpisu z tego tytułu. W sytuacji, gdy nie jest możliwe oszacowanie wartości odzyskiwalnej składnika aktywów, przeprowadza się analizę wartości odzyskiwalnej dla grupy aktywów generujących przepływy pieniężne, do której należy dany składnik aktywów. Jeśli możliwe jest wskazanie wiarygodnej i jednolitej podstawy alokacji, składniki majątku trwałego Grupy alokowane są do poszczególnych jednostek generujących przepływy pieniężne lub do najmniejszych grup jednostek generujących takie przepływy, dla których można wyznaczyć wiarygodne i jednolite podstawy alokacji.

W przypadku aktywów niematerialnych o nieokreślonym okresie użytkowania oraz jeszcze nieprzyjętych do użytkowania, test utraty wartości przeprowadzany jest corocznie oraz dodatkowo wtedy, gdy występują przesłanki wskazujące na możliwość wystąpienia utraty wartości.

Wartość odzyskiwalna ustalana jest jako wyższa spośród dwóch wartości: wartość godziwa pomniejszona o koszty sprzedaży lub wartość użytkowa. Ta ostatnia wartość odpowiada wartości bieżącej szacunku przyszłych przepływów pieniężnych zdyskontowanych przy użyciu stopy dyskonta przed opodatkowaniem uwzględniającej aktualną rynkową wartość pieniądza w czasie oraz ryzyko specyficzne dla danego składnika aktywów.

Jeżeli wartość odzyskiwalna jest niższa od wartości bilansowej składnika aktywów (lub jednostki generującej przepływy pieniężne), wartość bilansową tego składnika lub jednostki pomniejsza się do wartości odzyskiwalnej. Stratę z tytułu utraty wartości ujmuje się niezwłocznie jako koszt okresu.

Jeśli strata z tytułu utraty wartości ulega następnie odwróceniu, wartość netto składnika aktywów (lub jednostki generującej przepływy pieniężne) zwiększana jest do nowej oszacowanej wartości odzyskiwalnej, nie przekraczającej jednak wartości bilansowej tego składnika aktywów jaka byłaby ustalona, gdyby w poprzednich latach nie ujęto straty z tytułu utraty wartości składnika aktywów / jednostki generującej przepływy pieniężne. Odwrócenie straty z tytułu utraty wartości ujmuje się niezwłocznie w wynik okresu.

3.15 Aktywa trwale przeznaczone do sprzedaży (APS)

Aktywa trwale i grupy do sprzedaży klasyfikuje się jako przeznaczone do sprzedaży, jeśli ich wartość bilansowa zostanie odzyskana raczej w wyniku transakcji zbycia niż w wyniku ich dalszego użytkowania. Warunek ten uznaje się za spełniony wyłącznie wówczas, gdy wystąpienie transakcji zbycia jest bardzo prawdopodobne, a składnik aktywów (lub grupa do sprzedaży) jest dostępny do natychmiastowego zbycia w swoim obecnym stanie. Klasyfikacja składnika aktywów jako

przeznaczonego do zbycia zakłada zamiar kierownictwa Spółki do dokonania transakcji zbycia w ciągu roku od momentu zmiany klasyfikacji.

Jeżeli Grupa ma zamiar dokonać sprzedaży, która powodowałaby utratę kontroli nad jednostką zależną, wszystkie aktywa i zobowiązania tej jednostki zależnej są klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży jeżeli wszystkie wyżej wymienione kryteria są spełnione oraz niezależnie od tego czy Grupa zachowa udziały niedające kontroli po tej transakcji zbycia.

Aktywa trwałe (i grupy do sprzedaży) sklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży wycenia się po niższej spośród dwóch wartości: pierwotnej wartości bilansowej lub wartości godziwej, pomniejszonej o koszty związane ze sprzedażą.

3.16 Zapasy

Zapasy wyceniane są według niższej z wartości: ceny nabycia lub kosztu wytworzenia i wartości odzyskiwalnej netto. Rozchody zapasów dokonywane są metodą FIFO. Wartość możliwą do uzyskania stanowi szacunkowa cena sprzedaży zapasów pomniejszona o wszelkie koszty niezbędne do doprowadzenia sprzedaży do skutku.

Grupa tworzy odpisy aktualizujące na zapas w przypadku występowania zapasu zbędnego lub uszkodzonego oraz w przypadku, gdy cena sprzedaży netto tego zapasu jest niższa niż jej wartość bilansowa.

3.17 Rezerwy

Rezerwy tworzone są w przypadku, kiedy na Grupie ciąży istniejący obowiązek, prawny lub zwyczajowo oczekiwany, wynikający ze zdarzeń przeszłych i gdy prawdopodobne jest, że wypełnienie tego obowiązku spowoduje konieczność wypływu środków uosabiających korzyści ekonomiczne oraz można dokonać wiarygodnego szacunku kwoty tego zobowiązania.

Ujmowana kwota rezerwy odzwierciedla możliwie najdokładniejszy szacunek kwoty wymaganej do rozliczenia bieżącego zobowiązania na dzień bilansowy, z uwzględnieniem ryzyka i niepewności związanej z tym zobowiązaniem. W przypadku wyceny rezerwy metodą szacunkowych przepływów pieniężnych koniecznych do rozliczenia bieżącego zobowiązania, jej wartość bilansowa odpowiada wartości bieżącej tych przepływów (w przypadku gdy wpływ pieniądza w czasie jest istotny).

Jeśli zachodzi prawdopodobieństwo, że część lub całość korzyści ekonomicznych wymaganych do rozliczenia rezerwy będzie można odzyskać od strony trzeciej, należność tę ujmuje się jako składnik aktywów, jeśli prawdopodobieństwo odzyskania tej kwoty jest odpowiednio wysokie i da się ją wiarygodnie wycenić.

3.17.1 Umowy rodzące obciążenia

Bieżące zobowiązania wynikające z umów rodzących obciążenia ujmuje się i wycenia jak rezerwy. Za umowę rodzącą obciążenia uważa się umowę zawartą przez Grupę wymuszającą nieuniknione koszty realizacji zobowiązań umownych, których wartość przekracza wysokość korzyści ekonomicznych przewidywanych w ramach umowy.

3.17.2 Restrukturyzacja

Rezerwa na koszty restrukturyzacji ujmowana jest tylko wtedy, gdy Grupa opracowała szczegółowy i formalny plan restrukturyzacji i ogłosiła wszystkim zainteresowanym stronom zamiar jego realizacji lub jego główne założenia. Wycena rezerwy restrukturyzacyjnej obejmuje wyłącznie bezpośrednie koszty restrukturyzacji, czyli kwoty niezbędne do przeprowadzenia restrukturyzacji i niezwiązane z bieżącą działalnością podmiotu.

3.17.3 Reklamacje

Zgodnie z najlepszą wiedzą Grupa tworzy rezerwę na reklamacje z tytułu szkód powstałych w czasie przewozu przesyłek towarowych lub nieprawidłowo obliczonych należności przewozowych, dodatkowych lub innych związanych z umową przewozu. Najczęstszą podstawą dochodzenia roszczeń o zapłatę odszkodowania z tytułu świadczonych usług przewozu są: utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki, przekroczenie terminu dostawy lub niewłaściwe zastosowanie postanowień obowiązujących taryf i umów. Za datę załatwienia reklamacji uznanej przyjmuje się dzień dokonania przelewu lub dzień na który dokonano wzajemnego rozliczenia (np. kompensata).

3.18 Instrumenty finansowe

Aktywa i zobowiązania finansowe ujmuje się w chwili, gdy jednostka należąca do Grupy staje się stroną umowy instrumentu finansowego.

Pierwotnie wycenia się je w wartości godziwej. Koszty transakcji przypisywane bezpośrednio do zakupu lub emisji aktywów i zobowiązań finansowych (z wyjątkiem aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w wartości godziwej przez wynik) odpowiednio dodaje się do lub odejmuje od wartości godziwej aktywów lub zobowiązań finansowych w chwili początkowego ujęcia. Koszty transakcji bezpośrednio przypisywane nabyciu aktywów finansowych lub przejściu zobowiązań finansowych wycenianych w wartości godziwej przez wynik ujmuje się bezpośrednio w wynik.

3.19 Aktywa finansowe

Aktywa finansowe klasyfikuje się do następujących kategorii: aktywa wyceniane w wartości godziwej przez wynik (WGPW), inwestycje utrzymywane do terminu wymagalności (UTW), dostępne do sprzedaży (DDS) oraz pożyczki i należności (PIN). Klasyfikacja zależy od charakteru i przeznaczenia aktywów finansowych i określa się ją w chwili początkowego ujęcia. Aktywa finansowe nabyte lub sprzedane w ramach standardowych transakcji ujmują się i wyksięguje w dacie transakcji. Standardowe transakcje to transakcje nabycia lub sprzedaży aktywów finansowych wymagające dostarczenia tych aktywów w terminie ustalonym w regulacjach lub konwencjach przyjętych na rynku.

3.19.1 Metoda efektywnej stopy procentowej

Metoda efektywnej stopy procentowej to sposób obliczania zamortyzowanego kosztu instrumentu dłużnego i alokacji dochodu odsetkowego na odpowiedni okres. Efektywna stopa procentowa to dokładna stopa dyskonta szacunkowych przyszłych wpływów pieniężnych (w tym wszystkich uiszczonych lub otrzymanych opłat i punktów stanowiących integralną część efektywnej stopy procentowej, kosztów transakcji i innych premii czy upustów) przez okres prognozowanej użyteczności instrumentu dłużnego lub - w razie konieczności - w krótszym okresie, do wartości bilansowej netto w chwili początkowego ujęcia.

Dochód jest ujmowany na bazie efektywnej stopy procentowej instrumentów dłużnych innych niż aktywa finansowe sklasyfikowane jako na WGPW.

3.19.2 Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik (WGPW)

Aktywa finansowe są klasyfikowane jako wyceniane w WGPW kiedy te aktywa finansowe są przeznaczone do obrotu albo są wyznaczone do wyceny w WGPW.

Składnik aktywów finansowych klasyfikuje się jako przeznaczony do obrotu, jeżeli:

- został zakupiony przede wszystkim w celu odsprzedaży w niedalekiej przyszłości; lub
- stanowi część określonego portfela instrumentów finansowych, którymi Grupa zarządza łącznie, zgodnie z bieżącym i faktycznym wzorcem generowania krótkoterminowych zysków; lub
- jest instrumentem pochodnym niewyznaczonym i nie działającym jako zabezpieczenie.

Składnik aktywów finansowych inny niż przeznaczony do obrotu może zostać sklasyfikowany jako wyceniany w wartości godziwej przez wynik przy ujęciu początkowym, jeżeli:

- taka klasyfikacja eliminuje lub znacząco redukuje niespójność wyceny lub ujęcia występującą w innych okolicznościach; lub
- składnik aktywów finansowych należy do grupy aktywów lub zobowiązań finansowych, lub do obu tych grup objętych zarządzaniem, a jego wyniki wyceniane są w wartości godziwej zgodnie z udokumentowaną strategią zarządzania ryzykiem lub inwestycjami Grupy, w ramach której informacje o grupowaniu aktywów są przekazywane wewnętrznie; lub
- składnik aktywów stanowi część kontraktu zawierającego jeden lub więcej wbudowanych instrumentów pochodnych, a MSR 39 „Instrumenty finansowe: ujmowanie i wycena” dopuszcza klasyfikację całego kontraktu (składnika aktywów lub zobowiązań) jako wycenianego w wartości godziwej przez wynik.

Aktywa finansowe wyceniane w WGPW są wykazywane w wartości godziwej, a wszelkie zyski lub straty z tytułu przeszacowania ujmowane są w wynik. Zysk lub strata ujęty w wynik obejmuje wszelkie dywidendy lub odsetki uzyskane od aktywów finansowych i jest wykazywane na linii pozostałe przychody lub koszty finansowe w sprawozdaniu z całkowitych dochodów. Wartość godziwa jest ustalana w sposób opisany w Nocie 31.7.

3.19.3 Inwestycje utrzymywane do terminu wymagalności (UTW)

Inwestycje utrzymywane do terminu wymagalności to niepochodne aktywa finansowe o stałej lub mieszanej charakterystyce płatności i ustalonych terminach wymagalności, które Grupa zamierza i jest w stanie utrzymać do takiego terminu. Po początkowym ujęciu inwestycje utrzymywane do terminu wymagalności wycenia się po koszcie zamortyzowanym metodą efektywnej stopy procentowej z uwzględnieniem utraty wartości.

3.19.4 Aktywa finansowe dostępne do sprzedaży (DDS)

Aktywa finansowe DDS to niepochodne aktywa finansowe sklasyfikowane jako DDS lub niezaliczone do: (a) pożyczek i należności, (b) UTW, (c) WGPW.

Dywidendę z instrumentów kapitałowych DDS ujmują się w wynik w chwili nabycia przez Grupę prawa do dywidendy.

Inwestycje kapitałowe DDS nienotowane na aktywnym rynku, których wartości godziwej nie da się wiarygodnie wycenić oraz instrumenty pochodne powiązane z nimi i rozliczane w formie przekazania takich nienotowanych inwestycji kapitałowych, wycenia się po koszcie pomniejszonym o utratę wartości na koniec każdego okresu sprawozdawczego.

3.19.5 Pożyczki i należności

Pożyczki i należności to nie pochodne instrumenty finansowe o stałych lub możliwych do określenia płatnościach, nienotowane na aktywnym rynku. Pożyczki i należności (w tym: należności z tytułu dostaw i usług, salda bankowe i środki na rachunkach bankowych) wycenia się po koszcie zamortyzowanym metodą efektywnej stopy procentowej z uwzględnieniem utraty wartości.

Dochód odsetkowy ujmuje się stosując efektywną stopę procentową z wyjątkiem należności krótkoterminowych, przy których ujmowane odsetki byłyby nieznaczące.

3.19.6 Utrata wartości aktywów finansowych

Na koniec każdego okresu sprawozdawczego przeprowadza się analizę aktywów finansowych z wyjątkiem WGPW celem stwierdzenia występowania przesłanek utraty wartości. Uznaje się, że nastąpiła utrata wartości aktywów finansowych w przypadku wystąpienia obiektywnych przesłanek wskazujących, że w wyniku jednego lub kilku zdarzeń po dacie początkowego ujęcia danego składnika aktywów szacunkowe przyszłe przepływy pieniężne z inwestycji uległy zmniejszeniu.

W przypadku inwestycji kapitałowych DDS za obiektywną przesłankę utraty wartości uznaje się znaczący lub przedłużający się spadek wartości godziwej papierów wartościowych poniżej ich kosztu.

Dla wszystkich innych rodzajów aktywów finansowych obiektywne przesłanki utraty wartości mogą obejmować:

- znaczące trudności finansowe emitenta lub kontrahenta;
- naruszenie umowy, np. niewywiązanie się lub opóźnienie w płatności odsetek lub kapitału;
- prawdopodobieństwo upadłości lub restrukturyzacji finansowej firmy dłużnika;
- zniknięcie aktywnego rynku danego składnika aktywów finansowych wskutek trudności finansowych.

Dla należności z tytułu dostaw i usług, aktywów, które indywidualnie nie utraciły wartości dodatkowo przeprowadza się zbiorową ocenę występowania przesłanek utraty wartości. Obiektywne przesłanki utraty wartości dotyczące portfela należności obejmują doświadczenia Grupy z egzekwowaniem płatności, zwiększenie liczby płatności opóźnionych w zakresie od 6 miesięcy do 12 miesięcy oraz powyżej 12 miesięcy w portfelu oraz zauważalne zmiany krajowych lub lokalnych warunków ekonomicznych korelujące z niewywiązywaniem się z zapłaty należności.

Utrata wartości składnika aktywów finansowych wycenianego zgodnie z zasadami zamortyzowanego kosztu będzie równa różnicy między wartością bilansową tego składnika aktywów a wartością bieżącą prognozowanych przyszłych przepływów pieniężnych zdyskontowanych według jego pierwotnej efektywnej stopy procentowej.

Utrata wartości składnika aktywów finansowych wycenianego po koszcie będzie równa różnicy między wartością bilansową tego składnika aktywów a wartością bieżącą prognozowanych przyszłych przepływów pieniężnych zdyskontowanych według bieżącej rynkowej stopy zwrotu podobnego składnika aktywów finansowych. Taki odpis nie ulega odwróceniu w późniejszych okresach.

Wartość bilansowa składnika aktywów finansowych ulega bezpośredniemu obniżeniu o kwotę odpisu z tytułu utraty wartości przy pomocy konta odpisy aktualizujące.

Jeżeli utrata wartości aktywów finansowych wycenianych po koszcie zamortyzowanym ulegnie zmniejszeniu w kolejnym okresie rozliczeniowym, a zmniejszenie to można obiektywnie powiązać ze zdarzeniem, które nastąpiło po ujęciu utraty wartości, odpis z tego tytułu ulega odwróceniu przez wynik finansowy w kwocie bilansowej inwestycji na dzień odwrócenia odpisu z tytułu utraty wartości nieprzekraczającej kosztu zamortyzowanego obliczonego bez uwzględnienia utraty wartości.

3.19.7 Usunięcie aktywów finansowych ze sprawozdania z sytuacji finansowej

Grupa usuwa ze sprawozdania z sytuacji finansowej składnik aktywów finansowych tylko w przypadku, gdy prawa umowne do przepływów pieniężnych generowanych przez ten składnik wygasną lub gdy przeniesie dany składnik aktywów oraz wszystkie związane z nim rodzaje ryzyka i korzyści wynikające z praw własności na inną jednostkę. W przypadku, gdy Grupa nie przenosi wszystkich rodzajów ryzyka i korzyści wynikających z praw własności ani ich nie zachowuje, ale nadal sprawuje kontrolę nad przeniesionym składnikiem aktywów, ujmuje zachowane udziały w tym składniku i związane z nimi zobowiązania, które będzie musiała uiścić. Jeżeli Grupa zachowuje wszystkie rodzaje ryzyka i korzyści wynikające z prawa własności do przeniesionego składnika aktywów, nadal ujmuje ten składnik oraz zabezpieczone finansowanie zewnętrzne na poczet otrzymanych korzyści.

W chwili całkowitego usunięcia składnika aktywów ze sprawozdania z sytuacji finansowej różnicę między jego wartością bilansową a sumą otrzymanej i należnej zapłaty oraz skumulowanego zysku lub straty ujętych w pozostałych całkowitych dochodach ujmuje się w wynik.

3.20 Zobowiązania finansowe i instrumenty kapitałowe

3.20.1 Klasyfikacja: instrumenty dłużne lub kapitałowe

Instrumenty dłużne i kapitałowe wyemitowane przez Grupę klasyfikuje się jako zobowiązania finansowe lub kapitał własny na podstawie postanowień umownych i definicji zobowiązania finansowego i instrumentu kapitałowego.

3.20.2 Zobowiązania finansowe

Zobowiązania finansowe klasyfikuje się jako „wyceniane w WGPW” lub jako „pozostałe zobowiązania finansowe”.

3.20.2.1 Zobowiązania finansowe wyceniane w WGPW

Do tej kategorii zalicza się zobowiązania finansowe przeznaczone do obrotu lub wyznaczone jako wyceniane w WGPW.

Zobowiązanie finansowe klasyfikuje się jako przeznaczone do obrotu, jeżeli:

- zostało podjęte przede wszystkim w celu odkupu w krótkim terminie;
- stanowi część określonego portfela instrumentów finansowych, którymi Grupa zarządza łącznie zgodnie z bieżącym i faktycznym wzorcem generowania krótkoterminowych zysków; lub
- jest instrumentem pochodnym niesklasyfikowanym i nie działającym jako zabezpieczenie.

Zobowiązania finansowe inne niż zobowiązania finansowe przeznaczone do obrotu mogą zostać wyznaczone jako wyceniane w WGPW na moment początkowego ujęcia, jeżeli:

- taka klasyfikacja eliminuje lub znacząco redukuje niespójność wyceny lub ujęcia, jaka wystąpiłaby w innych warunkach; lub
- składnik aktywów finansowych należy do grupy aktywów lub zobowiązań finansowych, lub do obu tych grup objętych zarządzaniem, a jego wyniki wyceniane są w wartości godziwej zgodnie z udokumentowaną strategią zarządzania ryzykiem lub inwestycjami Grupy w ramach której informacje o grupowaniu aktywów są przekazywane wewnętrznie; lub
- stanowi część kontraktu zawierającego jeden lub więcej wbudowanych instrumentów pochodnych, a MSR 39 dopuszcza klasyfikację całego kontraktu (składnika aktywów lub zobowiązań) do pozycji wycenianych w WGPW.

Zobowiązania finansowe wyceniane w WGPW są wykazywane w wartości godziwej, a wszelkie zyski lub straty z tytułu przeszacowania ujmują się w wynik. Zysk lub strata ujęty w wyniku obejmuje wszelkie odsetki zapłacone od zobowiązań finansowych i jest wykazywane w pozycji pozostałe przychody lub koszty finansowe w sprawozdaniu z całkowitych dochodów. Wartość godziwa jest ustalana w sposób opisany w Nocie 31.7.

3.20.2.2 Pozostałe zobowiązania finansowe

Po początkowym ujęciu pozostałe zobowiązania finansowe (w tym kredyty i pożyczki, zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz inne zobowiązania) wycenia się po koszcie zamortyzowanym metodą efektywnej stopy procentowej.

3.20.2.3 Umowy gwarancji finansowej

Umowa gwarancji finansowej to umowa nakładająca na Grupę obowiązek dokonania określonych płatności kompensujących posiadaczowi stratę poniesioną wskutek niewywiązania się określonego dłużnika z obowiązku płatności wynikającego z warunków danego instrumentu dłużnego.

Umowy gwarancji finansowej emitowane przez Grupę wycenia się początkowo w wartości godziwej, a jeżeli nie zostały sklasyfikowane jako WGPW, wycenia się je następnie według wyższej z następujących kwot:

- wartości zobowiązania umownego określonej zgodnie z MSR 37 „Rezerwy, zobowiązania warunkowe i aktywa warunkowe”;
- początkowo ujętej kwoty, pomniejszonej, tam gdzie ma to zastosowanie, o łączną amortyzację ujętą zgodnie z zasadami ujmowania przychodów.

3.20.2.4 Usunięcie zobowiązań finansowych ze sprawozdania z sytuacji finansowej

Grupa usuwa zobowiązania finansowe ze sprawozdania z sytuacji finansowej wyłącznie w przypadku ich wypełnienia, umorzenia lub wygaśnięcia. Różnicę między wartością bilansową usuniętego zobowiązania finansowego a zapłatą uiszczoną lub należną ujmują się w wynik.

4 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

Stosując opisane w Nocie 3 zasady rachunkowości obowiązujące w Grupie, Zarząd Jednostki dominującej zobowiązany jest do dokonywania szacunków, osądów i założeń dotyczących kwot wyceny poszczególnych składników aktywów i zobowiązań. Szacunki i związane z nimi założenia opierają się o doświadczenia historyczne i inne czynniki uznawane za istotne. Rzeczywiste wyniki mogą odbiegać od przyjętych wartości szacunkowych.

4.1 Profesjonalny osąd w rachunkowości

W przypadku, gdy dana transakcja nie jest uregulowana w żadnym standardzie bądź interpretacji, Zarząd Jednostki dominującej, kierując się subiektywną oceną, określa i stosuje politykę rachunkowości, które zapewnia, iż Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe będzie zawierać właściwe i wiarygodne informacje oraz będzie:

- prawidłowo, jasno i rzetelnie przedstawiać sytuację majątkową i finansową Grupy, wyniki jej działalności i przepływy pieniężne,
- odzwierciedlać treść ekonomiczną transakcji,
- obiektywne,
- sporządzone zgodnie z zasadą ostrożnej wyceny oraz
- kompletne we wszystkich istotnych aspektach.

4.2 Niepewność szacunków

Poniżej przedstawiono podstawowe założenia dotyczące przyszłości oraz inne podstawy szacunku niepewności na dzień bilansowy, mające znaczący wpływ na ryzyko istotnych korekt wartości bilansowej aktywów i zobowiązań w następnym roku obrotowym.

4.2.1 Okresy użytkowania ekonomicznego rzeczowych aktywów trwałych

Zarząd Jednostki dominującej określa szacowane okresy użytkowania, a poprzez to stawki amortyzacji dla poszczególnych rzeczowych aktywów trwałych. Szacunek ten opiera się na oczekiwanym okresie ekonomicznej użyteczności tych aktywów. W przypadku zaistnienia okoliczności powodujących zmianę spodziewanego okresu użytkowania (np. zmiany technologiczne, wycofanie z użytkowania itp.) mogą się zmienić stawki amortyzacji. W konsekwencji zmienia się wartość odpisów amortyzacyjnych i wartość księgowa netto rzeczowych aktywów trwałych.

4.2.2 Wartości rezydualne taboru

Grupa na potrzeby prowadzenia działalności gospodarczej użytkuje własne lub leasingowane lokomotywy i wagony (tabor). Podejście komponentowe dla rzeczowego majątku trwałego wymaga wyodrębnienia wartości rezydualnej, która nie jest amortyzowana w ramach całkowitej wartości początkowej składnika rzeczowego majątku trwałego. Wartość rezydualna została ustalona na podstawie średniej ceny złomu na dzień przejścia spółki Grupy PKP CARGO na MSSF. Wartość podlega okresowemu przeglądowi i w przypadku istotnych zmian cen złomu jest aktualizowana.

4.2.3 Wycena instrumentów finansowych

Jak opisano w Nocie 31.7, w celu oszacowania wartości godziwej niektórych rodzajów instrumentów finansowych Grupa wykorzystuje techniki wyceny wykorzystujące dane wsadowe, które nie są oparte na obserwowalnych danych rynkowych. Nota 31.7 zawiera szczegółowe informacje na temat głównych założeń stosowanych przy określaniu wartości godziwej instrumentów finansowych.

Zarząd Jednostki dominującej uważa, że wybrane techniki wyceny i założenia stosowane są odpowiednie dla określenia wartości godziwej instrumentów finansowych.

4.2.4 Utrata wartości ośrodków wypracowujących środki pieniężne oraz pojedynczych składników środków trwałych i wartości niematerialnych

Zgodnie z założeniami opisanymi w Nocie 3.14 Grupa przeprowadza testy na utratę wartości rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych w przypadku, gdy występują przesłanki do utraty wartości tych pozycji. Główne założenia przyjęte w celu ustalenia wartości odzyskiwalnej będące przedmiotem szacunku to ocena przesłanek wskazujących na utratę wartości, model testu na utratę wartości, stopy dyskontowe, stopy wzrostu.

4.2.5 Odpisy aktualizujące wartość pożyczek udzielonych i należności własnych

Metodologia przyjęta w celu ustalenia wartości odpisu aktualizującego została opisana w Nocie 3.19.6, natomiast podstawa szacunku odpisu aktualizującego została przedstawiona w Nocie 16 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

4.2.6 Odpis na wolno rotujące i przestarzałe zapasy

Metodologia stosowana do ustalenia wartości odzyskiwalnej netto zapasów została opisana w Nocie 3.16, natomiast podstawa szacunku odpisu aktualizującego została przedstawiona w Nocie 18 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

4.2.7 Podatek dochodowy odroczony

Założenia przyjęte w celu rozpoznania aktywów z tytułu podatku odroczonego opisano w Nocie 3.3.2, natomiast wyliczenie aktywa/ rezerwy z tytułu podatku odroczonego zostały przedstawione w Nocie 10 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

4.2.8 Świadczenia pracownicze

Głównymi założeniami dotyczącymi rezerw na świadczenia pracownicze będące przedmiotem szacunku to stopy dyskontowe, wzrost płac, oczekiwany przeciętny okres zatrudnienia. Szczegóły dotyczące sposobu tworzenia tych rezerw opisano w Nocie 3.17, natomiast wyniki wyliczenia rezerw na świadczenia pracownicze zostały przedstawione w Nocie 29 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Rezerwa na świadczenia pracownicze wynikająca z Programu Dobrowolnych Odejść pracowników Grupy („PDO” lub „Program”) została oszacowana na podstawie rzeczywistej liczby pracowników, którzy skorzystali z Programu, znanej na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego. Wartość rezerwy wyliczono indywidualnie dla każdego pracownika zgodnie z zapisami regulaminu Programu, który reguluje wysokość świadczeń należnych pracownikom. Wynik wyliczenia rezerwy na PDO został zaprezentowany w Nocie 29.2 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

4.2.9 Rezerwy

Rezerwy dotyczące świadczeń z tytułu rozwiązania stosunku pracy oraz restrukturyzacji: stopy dyskontowe i inne założenia. Założenia przyjęte dla wyceny rezerw na roszczenia i sprawy sądowe zostały opisane w Nocie 3.17. Wyniki wyliczenia rezerwy na te tytuły zostały przedstawione w Nocie 30 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

4.2.10 Klasyfikacja umów leasingu finansowego

Grupa zawiera umowy leasingu dotyczące środków trwałych. Klasyfikacja tych umów jako leasingu finansowego jest przedmiotem szacunku Zarządu Jednostki dominującej. Szczegółowe zasady klasyfikacji umów leasingu zostały opisane w Nocie 3.6. Informacja dotycząca leasingu finansowego jest ujęta w Nocie 27 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego, natomiast informacja dotycząca leasingu operacyjnego jest ujęta w Nocie 33 dodatkowych informacji do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

5 Przychody ze sprzedaży usług

5.1 Produkty i usługi segmentu operacyjnego

Grupa nie wyróżnia segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiada tylko jeden produkt, któremu przypisane są wszystkie świadczone przez Grupę usługi. Grupa prowadzi działalność tylko w ramach jednego 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 niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym.

5.2 Informacje geograficzne

Grupa definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. W wyniku przeprowadzonej w tym przekroju analizy ustalono następujące wnioski:

Grupa działa w jednym, głównym obszarze geograficznym – Polsce, będącym krajem jej siedziby. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych (poza Polską) nie przekracza 15% przychodów ze sprzedaży. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekracza 10% przychodów ze sprzedaży usług.

Poniżej przedstawiono przychody Grupy od klientów zewnętrznych w rozbiciu na lokalizacje:

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|-----------------|------------------------------|------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Polska | 3 582 888 | 3 880 123 |
| Niemcy | 165 853 | 233 114 |
| Czechy | 88 391 | 104 050 |
| Słowacja | 89 025 | 100 843 |
| Cypr | 76 277 | 66 196 |
| Pozostałe kraje | 159 737 | 169 595 |
| Razem | 4 162 171 | 4 553 921 |

5.3 Informacje o wiodących klientach

Grupa nie przedstawia informacji o wiodących klientach, gdyż przychody od żadnego z klientów Grupy jednostkowo nie przekraczają 10% sumy przychodów ze sprzedaży usług.

5.4 Struktura przychodów ze sprzedaży

W ramach prowadzonej działalności krajowego i międzynarodowego przewozu towarów oraz prowadzenia kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych Grupa wyróżnia grupy świadczonych usług zaprezentowanych w niniejszej Nocie. Zarząd Jednostki dominującej nie dokonuje jednak oceny wyników działalności Grupy ani nie decyduje o alokacji zasobów do grup świadczonych usług przy uwzględnieniu poniższego podziału, a więc poszczególne grupy usług zaprezentowane poniżej nie mogą być traktowane jako segmenty operacyjne Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|---|--------------------------------------|--------------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Przychody przewozowe oraz spedycja kolejowa | 3 791 533 | 4 141 611 |
| Przychody z pozostałej działalności transportowej | 114 976 | 119 143 |
| Przychody bocznicowe i trakcyjne | 159 318 | 189 419 |
| Przychody przeładunkowe | 42 739 | 31 704 |
| Pozostałe przychody ⁽¹⁾ | 53 605 | 72 044 |
| Razem | 4 162 171 | 4 553 921 |

⁽¹⁾ Pozycja pozostałych przychodów za rok zakończony 31 grudnia 2014 roku prezentuje głównie 23.897 tysięcy złotych przychodów z tytułu wynajmu taboru, 9.242 tysięcy złotych przychodów z tytułu napraw taboru oraz 10.814 tysięcy złotych przychodów z tytułu usług agencji celnych i granicznej obsługi spedycyjnej. W analogicznym okresie roku 2013 pozycja ta prezentuje głównie 27.985 tysięcy złotych przychodów z tytułu wynajmu taboru, 22.308 tysięcy złotych przychodów z tytułu napraw taboru, 6.777 tysięcy złotych przychodów z kompleksowej obsługi wydobycia kredy.

6 Koszty rodzajowe**6.1 Koszty amortyzacji i odpisów aktualizujących**

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych | 350 208 | 353 182 |
| Amortyzacja aktywów niematerialnych | 16 617 | 22 263 |
| Zawiązane / (rozwiązane) odpisy aktualizujące: | | |
| Rzeczowe aktywa trwałe | 375 | 11 906 |
| Aktywa przeznaczone do sprzedaży | - | 1 494 |
| Razem amortyzacja | 367 200 | 388 845 |

6.2 Zużycie materiałów i energii

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Zużycie paliwa | 207 634 | 223 173 |
| Zużycie materiałów | 27 604 | 58 394 |
| Zużycie energii elektrycznej, gazowej i wody | 386 460 | 430 277 |
| Zawiązane / (rozwiązane) odpisy aktualizujące | (19 390) | (1 574) |
| Pozostałe (w tym inwentaryzacja) | 1 253 | 963 |
| Razem zużycie materiałów i energii | 603 561 | 711 233 |

6.3 Usługi Obce

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Usługi dostępu do linii zarządców infrastruktury | 680 009 | 951 434 |
| Usługi remontowe | 24 929 | 29 463 |
| Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru | 167 144 | 155 338 |
| Usługi transportowe | 265 027 | 266 834 |
| Usługi telekomunikacyjne | 11 776 | 16 770 |
| Usługi prawne, doradcze i podobne | 23 972 | 20 269 |
| Usługi informatyczne | 54 895 | 49 328 |
| Usługi związane z utrzymaniem obiektów i eksploatacją środków trwałych | 29 601 | 36 879 |
| Usługi przeładunkowe | 18 284 | 19 201 |
| Usługi bocznicowe | 23 849 | 10 103 |
| Pozostałe usługi | 19 625 | 21 815 |
| Razem usługi obce | 1 319 111 | 1 577 434 |

6.4 Koszt świadczeń pracowniczych

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Wynagrodzenia | 1 111 790 | 1 111 765 |
| Koszty ubezpieczeń społecznych | 220 955 | 226 281 |
| Koszty odpisów na ZFŚS | 33 595 | 32 825 |
| Inne świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia | 37 116 | 35 643 |
| Inne świadczenia po okresie zatrudnienia | 10 879 | 9 015 |
| Program Gwarancji Pracowniczych ⁽¹⁾ | - | 209 160 |
| Program Dobrowolnych Odejść pracowników ⁽²⁾ | 265 331 | - |
| Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze | 60 702 | 74 042 |
| Pozostałe koszty świadczeń pracowniczych | 4 387 | 15 824 |
| Razem koszty świadczeń pracowniczych | 1 744 755 | 1 714 555 |

⁽¹⁾ Program Gwarancji Pracowniczych został szczegółowo opisany w Nocie 29.3.

⁽²⁾ Program Dobrowolnych Odejść pracowników został szczegółowo opisany w Nocie 29.2.

7 Pozostałe przychody i koszty operacyjne**7.1 Pozostałe przychody operacyjne**

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Zyski ze zbycia aktywów: | | |
| Zysk ze sprzedaży majątku trwałego | 9 550 | 4 225 |
| Rozwiązane odpisy aktualizujące: | | |
| Należności handlowe | 5 602 | 5 570 |
| Pozostałe (w tym na odsetki od należności) | 533 | 3 464 |
| | 6 135 | 9 034 |
| Pozostałe przychody operacyjne: | | |
| Otrzymany zwrot zapłaconej kary UOKiK | - | 46 000 |
| Rozwiązanie rezerwy na karę UOKiK | 14 362 | 9 945 |
| Rozwiązanie rezerwy na pozostałe kary | 5 548 | 1 655 |
| Odsetki od należności handlowych i pozostałych | 2 006 | 2 495 |
| Dodatnie różnice kursowe netto od należności i zobowiązań handlowych | 213 | 749 |
| Dotacje | 68 | 25 |
| Inne | 2 147 | 5 643 |
| Razem pozostałe przychody operacyjne | 40 029 | 79 771 |

7.2 Pozostałe koszty operacyjne

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Straty ze zbycia aktywów: | | |
| Strata ze sprzedaży majątku trwałego | - | 244 |
| Utworzone odpisy aktualizujące: | | |
| Należności handlowe | 10 714 | 10 681 |
| Pozostałe (w tym na odsetki od należności) | 364 | 979 |
| | <u>11 078</u> | <u>11 660</u> |
| Pozostałe koszty operacyjne: | | |
| Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego | 7 666 | 16 311 |
| Rezerwa na karę UOKiK | - | 1 786 |
| Rezerwy na pozostałe kary | 2 573 | 21 986 |
| Koszty sądowe i egzekucyjne | 771 | 781 |
| Koszty świadczeń przejazdowych dla osób niebędących pracownikami | 2 213 | 2 036 |
| Odsetki od zobowiązań handlowych i pozostałych | 582 | 1 105 |
| Pozostałe | 839 | 4 272 |
| Razem pozostałe koszty operacyjne | <u>25 722</u> | <u>60 181</u> |

8 Przychody finansowe

| Przychody odsetkowe w podziale na klasy instrumentów finansowych: | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Przychody odsetkowe: | | |
| Lokaty i rachunki bankowe | 19 439 | 28 867 |
| Wadia i zabezpieczenia | 274 | 396 |
| Udzielone pożyczki | 26 | 1 194 |
| Pozostałe (w tym odsetki od rozrachunków publ.-prawnych) | 12 919 | 726 |
| Razem przychody odsetkowe | <u>32 658</u> | <u>31 183</u> |

| Przychody odsetkowe w podziale na kategorie instrumentów finansowych: | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Przychody odsetkowe: | | |
| Pożyczki i należności (obejmujące gotówkę w kasie i lokaty bankowe) | 19 739 | 30 457 |
| Pozostałe (w tym odsetki od rozrachunków publ.-prawnych) | 12 919 | 726 |
| Razem przychody odsetkowe | <u>32 658</u> | <u>31 183</u> |
| Pozostałe przychody finansowe | | |
| Zyski z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w WGPW | - | 2 160 |
| Pozostałe przychody finansowe: | | |
| Inne | 1 154 | 990 |
| Razem przychody finansowe | <u>33 812</u> | <u>34 333</u> |

9 Koszty finansowe

| Koszty odsetkowe w podziale na klasy instrumentów finansowych: | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|---|--|--|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Koszty odsetkowe: | | |
| Odsetki od kredytów i kredytów w rachunku bieżącym | 6 675 | 9 851 |
| Odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego | 11 840 | 15 870 |
| Odsetki od zobowiązań długoterminowych | 7 679 | 10 361 |
| Odsetki od wadów i gwarancji | 455 | 256 |
| Pozostałe (w tym odsetki od rozrachunków publ.-prawnych) | 733 | 1 702 |
| Koszty odsetkowe razem | 27 382 | 38 040 |
| | | |
| Koszty odsetkowe w podziale na kategorie instrumentów finansowych: | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Koszty odsetkowe: | | |
| Zobowiązania finansowe wyceniane wg zamortyzowanego kosztu | 26 649 | 36 518 |
| Pozostałe (w tym odsetki od rozrachunków publ.-prawnych) | 733 | 1 522 |
| Razem koszty odsetkowe | 27 382 | 38 040 |
| | | |
| Pozostałe koszty finansowe | | |
| Straty z udziałów i akcji: | | |
| Utworzone odpisy aktualizujące na udziały i akcje | 9 | - |
| Straty z wyceny aktywów i zobowiązań finansowych wycenianych w WGPW | 2 857 | - |
| Pozostałe koszty finansowe: | | |
| Wynik netto z tytułu różnic kursowych | 6 060 | 3 777 |
| Pozostałe koszty finansowe | 1 269 | 2 392 |
| Razem koszty finansowe | 37 577 | 44 209 |

10 Podatek dochodowy**10.1 Podatek dochodowy ujęty w wyniku**

| | Rok zakończony 31/12/2014 tys. PLN | Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN |
|---|---|---|
| Bieżący podatek dochodowy: | | |
| Bieżące obciążenie podatkowe | 9 037 | 5 806 |
| Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych | 650 | - |
| Razem bieżący podatek dochodowy | 9 687 | 5 806 |
| Odroczony podatek dochodowy: | | |
| Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego | 3 218 | 17 304 |
| Podatek odroczony przeniesiony z kapitału na wynik | - | 35 |
| Razem odroczony podatek dochodowy | 3 218 | 17 339 |
| Koszt podatkowy ogółem ujęty w bieżącym roku | 12 905 | 23 145 |

Bieżące obciążenie podatkowe jest obliczane na podstawie obowiązujących przepisów podatkowych. Zastosowanie tych przepisów różnicuje zysk (stratę) podatkową od księgowego zysku (straty) netto, w związku z wyłączeniem przychodów niepodlegających opodatkowaniu i kosztów nie stanowiących kosztów uzyskania przychodów oraz pozycji kosztów i przychodów, które nigdy nie będą podlegały opodatkowaniu. Obciążenia podatkowe są wyliczane w oparciu o stawki podatkowe obowiązujące w danym roku obrotowym. Obecne przepisy nie zakładają zróżnicowania stawek podatkowych dla przyszłych okresów.

Uzgodnienie wyniku podatkowego do wyniku księgowego kształtuje się następująco:

| | Rok zakończony 31/12/2014 tys. PLN | Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN |
|---|---|---|
| Zysk przed opodatkowaniem | 74 190 | 88 532 |
| Koszt podatku dochodowego wg stawki 19% | 14 096 | 16 821 |
| Efekt przychodów niebędących przychodami według przepisów podatkowych | (8 946) | (14 504) |
| Efekt kosztów niestanowiących kosztów uzyskania przychodów (NKUP) według przepisów podatkowych | 11 787 | 18 895 |
| Efekt strat podatkowych odliczonych w okresie na które nie było utworzonego aktywa z tyt. podatku odroczonego | (260) | 54 |
| Wykorzystanie ulgi podatkowej na nabycie nowych technologii ⁽¹⁾ | (8 265) | - |
| Pozostałe | 3 843 | 1 330 |
| | 12 255 | 22 596 |
| Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych | 650 | 549 |
| Koszt podatku dochodowego ujęty w wynik | 12 905 | 23 145 |

⁽¹⁾ W 2014 roku Jednostka dominująca skorzystała z możliwości odliczenia od podstawy opodatkowania poniesionych wydatków w związku z nabyciem nowej technologii w rozumieniu art. 18b ust. 2 ustawy o CIT za lata 2008-2012.

Stawka podatkowa zastosowana w powyższym uzgodnieniu za lata 2014 i 2013 wynosi 19%. Jest to wysokość podatku dochodowego od osób prawnych zgodnie z przepisami podatkowymi w Polsce.

Od dnia 1 stycznia 2015 roku w ramach Grupy funkcjonuje podatkowa grupa kapitałowa, o której mowa w art. 1a Ustawy z dnia 15 lutego 1992 roku o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. 2014 r. poz. 851 tj. ze zm.), pod nazwą: PKP CARGO LOGISTICS - Podatkowa Grupa Kapitałowa (zwanej dalej PGK). PGK powstała poprzez zawarcie w dniu 29 września 2014 roku Umowy utworzenia podatkowej grupy kapitałowej obowiązującej przez okres 3 lat do dnia 31 grudnia 2017 roku. W skład PGK wchodzi PKP CARGO S.A jako spółka reprezentująca, CARGOSPED Sp. z o.o., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz CARGOTOR Sp. z o. o.

10.2 Podatek dochodowy ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Podatek odroczony | | |
| Z tytułu dochodów i kosztów ujętych w pozostałych całkowitych dochodach: | | |
| Przeszacowanie wartości godziwej instrumentów finansowych wyznaczonych jako zabezpieczenie przepływów pieniężnych | (600) | 24 |
| Zyski/ straty aktuarialne świadczeń po okresie zatrudnienia | (7 955) | 3 026 |
| Podatek dochodowy ujęty w pozostałych całkowitych dochodach | (8 555) | 3 050 |

10.3 Bieżące należności i zobowiązania z tytułu podatku dochodowego

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Bieżące należności z tytułu podatku dochodowego | | |
| Należny zwrot podatku | 3 053 | 2 394 |
| Bieżące zobowiązania z tytułu podatku dochodowego | | |
| Podatek dochodowy do zapłaty | 641 | 244 |

10.4 Saldo podatku odroczonego

Poniżej znajduje się analiza aktywów (rezerw) z tytułu odroczonego podatku w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej:

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Aktywa z tytułu podatku odroczonego | 88 273 | 83 185 |
| Rezerwy z tytułu podatku odroczonego | (2 328) | (2 577) |
| Razem | 85 945 | 80 608 |

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego

| Rok zakończony 31/12/2014 | Stan na początek okresu tys. PLN | Ujęte w wynik tys. PLN | Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach tys. PLN | Stan na koniec okresu tys. PLN |
|--|--|---------------------------|--|--------------------------------------|
| Różnice przejściowe dotyczące składników (rezerw) / aktywów z tytułu podatku odroczonego: | | | | |
| Rzeczowe aktywa trwałe (w tym leasing finansowy) | (155 333) | 16 272 | - | (139 061) |
| Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych - odpisy aktualizujące | - | 3 364 | - | 3 364 |
| Zobowiązania długoterminowe | (3 031) | 1 456 | - | (1 575) |
| Zapasy | 4 364 | (5 541) | - | (1 177) |
| Należności - odpisy aktualizujące | 9 042 | (2 793) | - | 6 249 |
| Naliczone odsetki dotyczące aktywów | (2 373) | 1 765 | - | (608) |
| Naliczone odsetki dotyczące zobowiązań | 1 | (1) | - | - |
| Rezerwy na świadczenia pracownicze | 165 191 | 14 949 | 7 955 | 188 095 |
| Pozostałe rezerwy | 4 381 | (1 916) | - | 2 465 |
| Rozliczenia międzyokresowe kosztów | 5 654 | 328 | - | 5 982 |
| Rozliczenia międzyokresowe przychodów | (2 665) | (2 789) | - | (5 454) |
| Niewypłacone świadczenia pracownicze | 9 048 | (804) | - | 8 244 |
| Ujemne różnice kursowe | 9 354 | (2 380) | - | 6 974 |
| Dodatnie różnice kursowe | (6) | 12 | - | 6 |
| Inne (w tym zabezpieczające instrumenty pochodne) | 1 754 | 316 | 600 | 2 670 |
| | 45 381 | 22 238 | 8 555 | 76 174 |
| Niewykorzystane straty podatkowe i pozostałe ulgi | | | | |
| Straty podatkowe ⁽¹⁾ | 35 227 | (25 456) | - | 9 771 |
| Razem aktywa (rezerwy) z tytułu podatku odroczonego | 80 608 | (3 218) | 8 555 | 85 945 |

⁽¹⁾ Na dzień 31.12.2014 roku aktywo z tytułu odroczonego podatku ze strat podatkowych do wykorzystania w przyszłych okresach reprezentuje stratę Jednostki dominującej w kwocie 41.925 tysięcy złotych oraz stratę podatkową spółek zależnych w wysokości 9.503 tysięcy złotych.

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego

| Rok zakończony 31/12/2013 | Stan na początek okresu tys. PLN | Ujęte w wynik tys. PLN | Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach tys. PLN | Stan na koniec okresu tys. PLN |
|--|---|---------------------------|--|--------------------------------------|
| Różnice przejściowe dotyczące składników (rezerw) / aktywów z tytułu podatku odroczonego: | | | | |
| Rzeczowe aktywa trwałe (w tym leasing finansowy) | (106 471) | (48 862) | - | (155 333) |
| Zobowiązania długoterminowe | (4 718) | 1 687 | - | (3 031) |
| Zapasy - odpisy aktualizujące | 4 665 | (301) | - | 4 364 |
| Należności - odpisy aktualizujące | 8 234 | 808 | - | 9 042 |
| Naliczone odsetki dotyczące aktywów | (3 466) | 1 093 | - | (2 373) |
| Naliczone odsetki dotyczące zobowiązań | 5 | (4) | - | 1 |
| Rezerwy na świadczenia pracownicze | 135 468 | 32 749 | (3 026) | 165 191 |
| Pozostałe rezerwy | 2 226 | 2 155 | - | 4 381 |
| Rozliczenia międzyokresowe kosztów | 941 | 4 713 | - | 5 654 |
| Rozliczenia międzyokresowe przychodów | (940) | (1 725) | - | (2 665) |
| Niewypłacone świadczenia pracownicze | 7 150 | 1 898 | - | 9 048 |
| Ujemne różnice kursowe | 12 487 | (3 133) | - | 9 354 |
| Dodatnie różnice kursowe | (11) | 5 | - | (6) |
| Inne (w tym zabezpieczające instrumenty pochodne) | 2 195 | (417) | (24) | 1 754 |
| | 57 765 | (9 334) | (3 050) | 45 381 |
| Niewykorzystane straty podatkowe i pozostałe ulgi | | | | |
| Straty podatkowe ⁽¹⁾ | 43 197 | (7 970) | - | 35 227 |
| Razem aktywa (rezerwy) z tytułu podatku odroczonego | 100 962 | (17 304) | (3 050) | 80 608 |

⁽¹⁾ Na dzień 31.12.2013 roku aktywo z tytułu odroczonego podatku ze strat podatkowych do wykorzystania w przyszłych okresach reprezentowało głównie stratę Jednostki dominującej (w kwocie 182.649 tysięcy złotych).

10.5 Straty podatkowe i niewykorzystane ulgi podatkowe nieuwjęte w kalkulacji aktywa z tytułu podatku odroczonego

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Na dzień bilansowy nie zostały ujęte następujące pozycje w kalkulacji podatku odroczonego: | | |
| - Niewykorzystane straty podatkowe ⁽¹⁾ | 12 960 | 14 885 |
| Razem | 12 960 | 14 885 |

⁽¹⁾ Kwota strat podatkowych nieuwjętych w kalkulacji aktywa z tytułu odroczonego podatku na dzień 31 grudnia 2014 roku reprezentuje straty spółek PKP CARGOTABOR Usługi Sp. z o.o. w wysokości 8.737 tysięcy złotych, Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o. w wysokości 2.362 tysięcy złotych oraz PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o. w wysokości 1.861 tysięcy złotych. Natomiast na dzień 31 grudnia 2013 roku największą kwotę stanowi strata PKP CARGOLOK Sp. z o.o. w wysokości 7.571 tysięcy złotych oraz PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o. w wysokości 3.938 tysięcy złotych.

11 Rzeczowe aktywa trwałe

| Wartości bilansowe: | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Grunty | 139 876 | 141 739 |
| Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej | 504 665 | 505 168 |
| Urządzenia techniczne i maszyny | 120 825 | 134 361 |
| Środki transportu | 3 220 195 | 3 034 047 |
| Inne środki trwałe | 7 757 | 9 935 |
| Środki trwałe w budowie | 18 224 | 30 196 |
| Razem | 4 011 542 | 3 855 446 |

| w tym w leasingu finansowym: | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Urządzenia techniczne i maszyny | 6 138 | 18 895 |
| Środki transportu | 324 810 | 349 008 |
| Inne środki trwałe | - | 43 |
| Razem | 330 948 | 367 946 |

11 Rzeczowe aktywa trwałe (c.d.)

| | Grunty | Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej | Urządzenia techniczne i maszyny | Środki transportu | Inne środki trwałe | Razem |
|-------------------------------------|-----------------|--|--|------------------------------|-----------------------------------|------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN | tys. PLN | tys. PLN | tys. PLN | tys. PLN |
| Wartość brutto | | | | | | |
| Stan na 31 grudnia 2012 roku | 115 053 | 511 809 | 263 885 | 4 116 823 | 30 787 | 5 038 357 |
| <i>Zwiększenia:</i> | | | | | | |
| Nabycie leasing finansowy | - | 27 232 | 20 009 | 282 492 | 3 182 | 332 915 |
| Aport | 33 866 | 81 601 | 1 608 | - | 5 | 117 080 |
| Pozostałe | - | 1 228 | 2 630 | 943 | 631 | 5 432 |
| <i>Zmniejszenia</i> | | | | | | |
| Sprzedaż | - | (17 821) | (594) | (3 533) | (72) | (22 020) |
| Likwidacja | - | (2 439) | (2 450) | (149 939) | (249) | (155 077) |
| Przeklasyfikowania do APS | (6 489) | - | - | (15 506) | - | (21 995) |
| Pozostałe | - | (623) | 319 | (806) | (2 358) | (3 468) |
| Stan na 31 grudnia 2013 roku | 142 430 | 600 987 | 290 583 | 4 235 250 | 31 926 | 5 301 176 |
| <i>Zwiększenia:</i> | | | | | | |
| Nabycie leasing finansowy | - | 27 278 | 21 610 | 491 084 | 1 587 | 541 559 |
| Pozostałe | - | 194 | 347 | 3 | - | 544 |
| <i>Zmniejszenia</i> | | | | | | |
| Sprzedaż | (1 863) | (8 267) | (1 191) | (1 931) | (48) | (13 300) |
| Likwidacja | - | (9 602) | (1 785) | (210 158) | (162) | (221 707) |
| Pozostałe | - | - | (397) | (639) | (399) | (1 435) |
| Stan na 31 grudnia 2014 roku | 140 567 | 610 590 | 309 442 | 4 516 074 | 32 904 | 5 609 577 |

| | Grunty tys. PLN | Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej tys. PLN | Urządzenia techniczne i maszyny tys. PLN | Środki transportu tys. PLN | Inne środki trwałe tys. PLN | Razem tys. PLN |
|-------------------------------------|--------------------|--|---|----------------------------------|--------------------------------------|-------------------|
| Skumulowane umorzenie | | | | | | |
| Stan na 31 grudnia 2012 roku | - | 69 711 | 129 620 | 1 041 769 | 18 730 | 1 259 830 |
| <i>Zwiększenia</i> | | | | | | |
| Koszty amortyzacji | - | 18 822 | 30 755 | 299 197 | 4 408 | 353 182 |
| Pozostałe | - | 531 | 16 | 3 | 680 | 1 230 |
| <i>Zmniejszenia</i> | | | | | | |
| Sprzedaż | - | (3 503) | (428) | (2 605) | (54) | (6 590) |
| Likwidacja | - | (1 021) | (3 501) | (133 419) | (1 205) | (139 146) |
| Przeklasyfikowanie do APS | - | - | - | (2 941) | - | (2 941) |
| pozostałe | - | (21) | (240) | (801) | (568) | (1 630) |
| Stan na 31 grudnia 2013 roku | - | 84 519 | 156 222 | 1 201 203 | 21 991 | 1 463 935 |
| <i>Zwiększenia</i> | | | | | | |
| Koszty amortyzacji | - | 23 480 | 33 344 | 289 686 | 3 698 | 350 208 |
| Pozostałe | - | - | 130 | - | - | 130 |
| <i>Zmniejszenia</i> | | | | | | |
| Sprzedaż | - | (4 194) | (153) | (1 724) | (20) | (6 091) |
| Likwidacja | - | (911) | (846) | (192 874) | (158) | (194 789) |
| Pozostałe | - | - | (106) | (412) | (372) | (890) |
| Stan na 31 grudnia 2014 roku | - | 102 894 | 188 591 | 1 295 879 | 25 139 | 1 612 503 |

| | Grunty tys. PLN | Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej tys. PLN | Urządzenia techniczne i maszyny tys. PLN | Środki transportu tys. PLN | Inne środki trwałe tys. PLN | Razem tys. PLN |
|-------------------------------------|--------------------|--|---|----------------------------------|--------------------------------------|-------------------|
| Skumulowana utrata wartości | | | | | | |
| Stan na 31 grudnia 2012 roku | - | - | - | 1 885 | - | 1 885 |
| <i>Zwiększenia</i> | | | | | | |
| Ujęcie odpisu | 691 | 11 300 | - | - | - | 11 991 |
| <i>Zmniejszenia</i> | | | | | | |
| Rozwiązanie odpisu | - | - | - | (1 885) | - | (1 885) |
| Stan na 31 grudnia 2013 roku | 691 | 11 300 | - | - | - | 11 991 |
| <i>Zwiększenia</i> | | | | | | |
| Ujęcie odpisu | - | 341 | 26 | - | 8 | 375 |
| <i>Zmniejszenia</i> | | | | | | |
| Wykorzystanie odpisu | - | (8 610) | - | - | - | (8 610) |
| Stan na 31 grudnia 2014 roku | 691 | 3 031 | 26 | - | 8 | 3 756 |

| Środki trwałe w budowie | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|---|---------------------------|---------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Wartość na początek okresu | 31 996 | 30 473 |
| Zwiększenia | 546 690 | 473 386 |
| Dotacja do aktywów | (13 999) | (11 726) |
| Zmniejszenia - przekazanie na środki trwałe | (544 299) | (459 948) |
| Zmniejszenia - zaniechanie inwestycji | (364) | (189) |
| Stan na koniec okresu | 20 024 | 31 996 |

| Skumulowana utrata wartości środków trwałych w budowie | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|--|---------------------------|---------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Wartość na początek okresu | 1 800 | - |
| Zwiększenia | - | 1 800 |
| Stan na koniec okresu | 1 800 | 1 800 |

11.1 Utrata wartości ujęta w roku bieżącym

W 2013 roku w wyniku inwentaryzacji środków trwałych Grupa stwierdziła, iż część z nich utraciła swoją przydatność w zakresie dalszego wykorzystywania w prowadzonej działalności gospodarczej. Dotyczyło to głównie zaliczonych do środków trwałych inwestycji w dzierżawionych obiektach (11.300 tysięcy złotych) oraz rozpoczętej i niezakończonych inwestycji w rejonie Ostaszewa Toruńskiego (1.800 tysięcy złotych). Odpis aktualizujący wartość przedmiotowych składników został utworzony w 2013 roku. W 2014 roku w wyniku likwidacji księgowej części z przedmiotowych składników nastąpiło wykorzystanie odpisu aktualizującego w kwocie 8.610 tysięcy złotych.

Na dzień 31 grudnia 2014 roku Grupa zawiązała dodatkowy odpis aktualizujący wartość rzeczowych aktywów trwałych w wysokości 375 tysięcy złotych. Odpis aktualizujący został ujęty w pozycji amortyzacja.

11.2 Aktywa Grupy zabezpieczające zobowiązania

Grupa PKP CARGO posiada zawarte umowy kredytów oraz pożyczek, w związku z którymi instytucje bankowe posiadają zabezpieczenia na majątku należącym do Grupy.

Na dzień 31 grudnia 2014 roku Grupa w ewidencji majątkowej posiada następujące składniki będące zabezpieczeniem zawartych umów:

- lokomotywy stanowiące przedmiot zastawu rejestrowego do kwoty 90.000 tysięcy złotych,
- nieruchomość gruntową zabudowaną objętą hipoteką do kwoty 20.000 tysięcy złotych,
- pozostałe składniki rzeczowych aktywów trwałych o wartości 2.569 tysięcy złotych,
- zapasy o wartości 600 tysięcy złotych.

Na dzień 31 grudnia 2013 roku Grupa w ewidencji majątkowej posiadała następujące składniki będące zabezpieczeniem zawartych umów:

- lokomotywy stanowiące przedmiot zastawu rejestrowego do łącznej kwoty 351.960 tysięcy złotych,
- nieruchomość gruntową zabudowaną objętą hipoteką do kwoty 20.000 tysięcy złotych,
- pozostałe składniki rzeczowych aktywów trwałych o wartości 3.912 tysięcy złotych,
- zapasy o wartości 600 tysięcy złotych.

Szczegółowe informacje na temat kredytów zabezpieczonych na majątku przedstawia Nota nr 25.1.

W przypadku zawartych przez Grupę umów leasingu finansowego zabezpieczenie stanowi składnik aktywów będący przedmiotem finansowania. Dodatkowo umowy leasingowe zabezpieczone są poprzez akt dobrowolnego poddania się egzekucji w formie aktu notarialnego, zgodnie z art. 777 §1 pkt. 4 i 5 k.p.c., a także w nielicznych przypadkach poprzez weksel in blanco lub umowę cesji z kontraktów.

11.3 Dotacje do rzeczowych aktywów trwałych

W ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” Jednostka dominująca zawarła z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) z siedzibą w Warszawie dwie umowy o dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach prowadzonych przez Spółkę prac inwestycyjnych.

Pierwsza umowa zawarta 15 października 2012 roku dotyczy budowy i wyposażenia kolejowego terminala intermodalnego na stacji Poznań Franowo. Na dzień 31 grudnia 2014 roku łączne nakłady poniesione na budowę terminala wyniosły 18.957 tysięcy złotych, w ramach których Jednostka dominująca otrzymała wpływ środków pieniężnych z tytułu dotacji w kwocie 8.258 tysięcy złotych.

Druga umowa, zawarta 24 października 2013 roku dotyczy zakupu i dostawy nowobudowanych wagonów serii Sggrss. Na dzień 31 grudnia 2014 roku wartość poniesionych przez Spółkę nakładów na realizację przedmiotowego zakupu wynosi 68.664 tysięcy złotych, w ramach których Jednostka dominująca otrzymała wpływ środków pieniężnych z tytułu dotacji w kwocie 17.468 tysiące złotych.

W przypadku obu umów wartość dotacji rządowych została uwzględniona jako pomniejszenie wartości początkowej rzeczowych aktywów trwałych będących przedmiotem umowy.

Na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz 31 grudnia 2013 roku nie wystąpiły niespełnione warunki związane z pomocą rządową.

12 Wartości niematerialne

| Wartości bilansowe | Stan na 31/12/2014 tys. PLN | Stan na 31/12/2013 tys. PLN |
|----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Licencje | 31 959 | 33 453 |
| Wartości niematerialne w budowie | 26 309 | 27 942 |
| | 58 268 | 61 395 |

| | Licencje - oprogramowanie komputerowe tys. PLN | Wartości niematerialne w budowie tys. PLN | Razem tys. PLN |
|--|---|--|-------------------|
| Wartość brutto | | | |
| Stan na 31 grudnia 2012 roku | 103 119 | 18 451 | 121 570 |
| Zwiększenia | - | 19 885 | 19 885 |
| Oddanie wartości niematerialnych w budowie do użytkowania | 9 718 | (9 718) | - |
| Zbycia lub klasyfikacja do aktywów przeznaczonych do sprzedaży | (15) | - | (15) |
| Inne | (54) | (676) | (730) |
| Stan na 31 grudnia 2013 roku | 112 768 | 27 942 | 140 710 |
| Zwiększenia | - | 13 472 | 13 472 |
| Oddanie wartości niematerialnych w budowie do użytkowania | 15 105 | (15 105) | - |
| Inne | (23) | - | (23) |
| Stan na 31 grudnia 2014 roku | 127 850 | 26 309 | 154 159 |

| | Licencje - oprogramowanie komputerowe tys. PLN | Wartości niematerialne w budowie tys. PLN | Razem tys. PLN |
|-------------------------------------|---|--|-------------------|
| Skumulowane umorzenie | | | |
| Stan na 31 grudnia 2012 roku | 57 138 | - | 57 138 |
| Koszty amortyzacji | 22 263 | - | 22 263 |
| Inne | (86) | - | (86) |
| Stan na 31 grudnia 2013 roku | 79 315 | - | 79 315 |
| Koszty amortyzacji | 16 617 | - | 16 617 |
| Inne | (41) | - | (41) |
| Stan na 31 grudnia 2014 roku | 95 891 | - | 95 891 |

12.1 Istotne aktywa niematerialne

Najistotniejszymi pozycjami wartości niematerialnych i prawnych są licencje na oprogramowanie do zintegrowanego systemu zarządzania przedsiębiorstwem firmy SAP. Wartość netto przedmiotowego oprogramowania wynosiła odpowiednio 9.808 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz 11.871 tysięcy złotych na dzień 31 grudnia 2013 roku.

Na dzień 31 grudnia 2014 roku pozostały średnio ważony okres ekonomicznej użyteczności dla ww. oprogramowania SAP wynosi 3 lata.

13 Jednostki zależne

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek zależnych na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz na 31 grudnia 2013 roku przedstawiają się następująco:

| L.p. | Nazwa jednostki zależnej | Podstawowa działalność | Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności | Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Jednostkę dominującą | |
|------|---|--|--|---|--------------------|
| | | | | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
| 1 | CARGOSPED Sp. z o.o. | Obsługa spedycyjna w zakresie kruszywa oraz przewozów intermodalnych zarówno krajowych jak i międzynarodowych | Warszawa | 100% | 100% |
| 2 | PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. | Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy, przeładunek towarów oraz sprzedaż hurtowa i detaliczna odpadów i złomu | Małaszewicze | 100% | 100% |
| 3 | PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka Żurawica Sp. z o.o. | Działalność usługowa w zakresie przeładunku towarów w pozostałych punktach przeładunkowych | Żurawica | 100% | 100% |
| 4 | PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. | Działalność w zakresie kompleksowej obsługi bocznic | Warszawa | 100% | 100% |
| 5 | PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o. ⁽¹⁾ | Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego | Zduńska Wola | - | 100% |
| 6 | PKP CARGO International a. s. z siedzibą w Bratysławie ⁽³⁾ | Spedycja poza granicami Polski | Bratysława | 51% | 51% |
| 7 | Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o. | Obsługa spedycyjna | Warszawa | 56% | 56% |
| 8 | PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. ⁽¹⁾ | Działalność usługowa w zakresie napraw i remontów taboru kolejowego | Warszawa | 100% | 100% |
| 9 | PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. ⁽²⁾ | Działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów; odzysk surowców | Warszawa | 100% | 100% |
| 10 | CARGOTOR Sp. z o. o. | Zarządzanie infrastrukturą logistyczną i usługową w postaci bocznic kolejowych i torów. | Warszawa | 100% | 100% |

Powyższe jednostki konsolidowane są metodą pełną, z wyjątkiem PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie, która jest wyceniana metodą praw własności. Zmiany w Grupie PKP CARGO w ramach jednostek zależnych w ciągu okresu objętego Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym zostały opisane poniżej.

⁽¹⁾ W ramach procesu łączenia jednostek zależnych PKP CARGO S.A. w dniu 2 czerwca 2014 roku zostały podjęte uchwały Nadzwyczajnych Zgromadzeń Wspólników spółek PKP CARGOWAG Sp. z o.o. oraz PKP CARGO TABOR-KARSZNICE Sp. z o.o., w sprawie połączenia spółek PKP CARGOWAG Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, jako spółki przejmującej z PKP CARGO TABOR-KARSZNICE Sp. z o.o. z siedzibą w Zduńskiej Woli, jako spółką przejmowaną. Połączenia spółek odbyły się w trybie art. 492 § 1 kodeksu spółek handlowych tj. poprzez przeniesienie całego majątku spółki przejmowanej na spółkę przejmującą. W dniu 1 lipca 2014 roku zostały zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym połączenia spółek PKP CARGOWAG Sp. z o.o. z PKP CARGO TABOR - KARSZNICE Sp. z o.o. Od dnia 1 lipca 2014 roku PKP CARGOWAG Sp. z o.o. działa pod firmą PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. 100 % udziałów w kapitale zakładowym tej spółki należy do PKP CARGO S.A.

⁽²⁾ W dniu 1 lipca 2014 roku została podpisana umowa sprzedaży przedsiębiorstwa pomiędzy PKP CARGOLOK Sp. z o.o. (sprzedawca) a PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. (kupujący). Przedmiotem umowy jest sprzedaż przedsiębiorstwa rozumianego jako zorganizowanego zespołu składników niematerialnych i materialnych przeznaczonych do prowadzenia działalności gospodarczej w rozumieniu art. 551 kodeksu cywilnego (w tym między innymi nazwa przedsiębiorstwa – PKP CARGOLOK, własność ruchomości, prawa wynikające z umów, środki pieniężne, wierzytelności pieniężne, tajemnice przedsiębiorstwa, księgi i dokumenty związane z prowadzeniem przedsiębiorstwa) oraz przejęcie zobowiązań związanych z prowadzeniem przedsiębiorstwa. W dniu 22 października 2014 roku nastąpiła zmiana Aktu założycielskiego spółki PKP CARGOLOK Sp. z o.o. w zakresie zmiany firmy spółki oraz przedmiotu jej działalności. Od dnia 22 października 2014 roku spółka działa pod firmą PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. a jej przedmiotem działalności jest działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów oraz odzysk surowców.

⁽³⁾ W dniu 17 stycznia 2014 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy podjęło uchwałę o rozwiązaniu spółki PKP CARGO International a. s. z siedzibą w Bratysławie i przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego.

Informacje na temat jednostek zależnych pośrednio (należące do **PS Trade Trans Sp. z o.o.**), które w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym są wyceniane metodą praw własności są następujące:

| | Nazwa jednostki zależnej | Podstawowa działalność | Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności | Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez jednostkę zależną (wartości nominalne) | |
|----|--------------------------------|----------------------------------|--|---|--------------------|
| | | | | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
| 11 | TRADE TRANS KARYA Sp. z o.o. | Przeładunek towarów, skład celny | Lublin | 100% | 60% |
| 12 | TRANSGAZ S.A. | Agencja transportowa | Zalesie k. Małaszewicz | 64% | 64% |
| 13 | TRADE TRANS FINANCE Sp. z o.o. | Obsługa finansowo - księgową | Warszawa | 100% | 100% |
| 14 | PPHU UKPOL Sp. z o.o. | Przeładunek, usługi handlowe | Werchrata | 100% | 75% |

Informacje na temat jednostek zależnych pośrednio (należące do **Cargosped Sp. z o.o.**), które w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym są konsolidowane metodą pełną są następujące:

| | Nazwa jednostki zależnej | Podstawowa działalność | Miejsce rejestracji i prowadzenia działalności | Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez jednostkę zależną (wartości nominalne) | |
|----|--|----------------------------------|--|---|--------------------|
| | | | | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
| 15 | Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o. | Przeładunek towarów, skład celny | Braniewo | 100% | 100% |

14 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|---|------------------------------|------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Stan na początek okresu obrotowego | 38 214 | 60 514 |
| Nabycie akcji, udziałów | 305 | 500 |
| Sprzedaż udziałów / likwidacja spółki | - | (7 861) |
| Udział w (stratach)/zyskach inwestycji wycenianych MPW | 1 751 | 3 386 |
| Odpis aktualizujący wartość inwestycji wycenianych MPW | (870) | (16 824) |
| Zmiany kapitału własnego z tytułu wypłaty dywidendy | (1 052) | (1 501) |
| Objęcie konsolidacją metoda pełną spółek dotychczas wycenianych MPW ¹⁾ | (3 102) | - |
| Stan na koniec okresu obrotowego | 35 246 | 38 214 |

¹⁾ Z uwagi na fakt spełnienia na dzień 31 grudnia 2014 roku przez spółkę CARGOTOR Sp. z o.o. kryteriów istotności określonych przez politykę rachunkowości stosowaną w Grupie Kapitałowej PKP CARGO, spółka jest konsolidowana metodą pełną. Na dzień 31 grudnia 2013 roku spółka CARGOTOR Sp. z o.o. była wyceniana w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO metodą praw własności.

Poniżej przedstawiono podsumowanie danych finansowych jednostek ujmowanych metodą praw własności:

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Aktywa razem | 168 096 | 171 938 |
| Zobowiązania razem | 58 792 | 61 584 |
| Aktywa netto ¹⁾ | 109 304 | 110 354 |
| Udziały Grupy w aktywach netto jednostek wycenianych MPW | 31 784 | 32 215 |
| Przychody ogółem | 316 583 | 311 914 |
| Zysk ogółem za okres obrotowy | 4 528 | 4 320 |
| Udziały Grupy w zysku jednostek wycenianych MPW | 1 751 | 3 386 |
| Udziały Grupy w całkowitych dochodach jednostek wycenianych MPW | 1 751 | 3 386 |

¹⁾ Dane wyliczone jako suma poszczególnych aktywów netto wszystkich spółek stowarzyszonych oraz zależnych Grupy wycenianych metodą praw własności.

15 Szczegółowe informacje o podmiotach wycenianych metodą praw własności

| Nazwa jednostki wycenianej metodą praw własności | Procentowa wielkość udziałów oraz praw do głosów posiadanych przez Grupę | | Wartość bilansowa aktywa | |
|---|--|--------------------|--------------------------|--------------------|
| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
| | % | % | tys. PLN | tys. PLN |
| COSCO POLAND Sp. z o.o. | 20 | 20 | 1 171 | 1 128 |
| Pol – Rail S.r.l. ³⁾ | 37 | 36 | 7 882 | 5 740 |
| PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. ¹⁾ | 51 | 51 | - | - |
| CARGOTOR Sp. z o.o. ²⁾ | - | 100 | - | 3 103 |
| Cargosped Składy Celne Sp. z o.o. | 50 | 50 | - | - |
| Terminale Przeładunkowe Sławków – Medyka Sp. z o.o. | 28 | 28 | 19 989 | 21 000 |
| Trade Trans Karya Sp. z o.o. ⁴⁾ | 56 | 34 | 1 | 334 |
| Transgaz S.A. | 36 | 36 | 3 774 | 3 990 |
| Trade Trans Finance Sp. z o.o. | 56 | 56 | 224 | 529 |
| PPHU "Ukpol" Sp. z o.o. ⁵⁾ | 56 | 42 | 13 | - |
| Rail Cargo Spedition GmbH | 21 | 21 | - | 869 |
| Rentrans Cargo Sp. z o.o. | 15 | 15 | 1 771 | 1 075 |
| Rail Cargo Service Sp. z o.o. | 11 | 11 | 135 | 160 |
| SC TRADE TRANS TERMINAL SRL | 13 | 13 | - | - |
| Gdański Terminal Kontenerowy S.A. | 42 | 42 | 286 | 286 |
| SUMA | | | 35 246 | 38 214 |

¹⁾ W dniu 17 stycznia 2014 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy podjęło uchwałę o rozwiązaniu spółki PKP CARGO International a.s. z siedzibą w Bratysławie i przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego, w związku z czym Jednostka dominująca dokonała odpisu aktualizującego wartość udziałów do 0 złotych.

²⁾ Spółka CARGOTOR Sp. z o.o. została zawiązana w dniu 10 października 2013 roku i zarejestrowana w KRS w dniu 13 listopada 2013 roku. Na dzień 31 grudnia 2013 roku spółka CARGOTOR Sp. z o.o. była wyceniana w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO metodą praw własności. Z uwagi na fakt spełnienia od dnia 31 września 2014 roku przez spółkę CARGOTOR Sp. z o.o. kryteriów istotności określonych przez politykę rachunkowości stosowaną w Grupie Kapitałowej PKP CARGO, spółka jest konsolidowana metodą pełną.

³⁾ W dniu 24 lipca 2014 roku Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PS TRADE TRANS Sp. z o.o. podjęło uchwałę o zakupie 3,23% udziałów w spółce POL-RAIL S.r.l. Umowa nabycia udziałów została zawarta w dniu 16 września 2014 roku. Na dzień 31 grudnia 2014 roku PS TRADE TRANS Sp. z o.o. posiada 28,2% udziałów natomiast PKP CARGO S.A. 21,8% udziałów w kapitale zakładowym spółki POL - RAIL S.r.l.

⁴⁾ W dniu 21 listopada 2014 roku spółka PS TRADE TRANS Sp. z o.o. nabyła 139 udziałów w spółce TRADE TRANS KARYA Sp. z o.o. z siedzibą w Lublinie, stanowiących 39,7 % kapitału zakładowego tej spółki, od drugiego wspólnika - spółki KARYA Sp. z o.o. z siedzibą w Lublinie. Na dzień 31 grudnia 2014 roku spółka PS TRADE TRANS Sp. z o.o. posiada 100% udziałów w kapitale zakładowym TRADE TRANS KARYA Sp. z o.o.

⁵⁾ W dniu 16 grudnia 2014 roku została zawarta Warunkowa Umowa Sprzedaży Udziałów pomiędzy wspólnikami spółki PPHU UKPOL Sp. z o.o. - Panem Marianem Sytym (Sprzedającym) a PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (Kupującym). Na mocy tej umowy Pan Marian Syty zbył na rzecz PS TRADE TRANS Sp. z o.o. 25 udziałów spółki PPHU UKPOL Sp. z o.o., stanowiących 25% kapitału zakładowego. Na dzień 31 grudnia 2014 roku spółka PS TRADE TRANS Sp. z o.o. posiada 100% udziałów w spółce PPHU UKPOL Sp. z o.o., których wartość bilansowa wynosi 12.625 złotych.

16 Pozostałe aktywa finansowe

| | Stan na 31/12/2014 tys. PLN | Stan na 31/12/2013 tys. PLN |
|--|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Instrumenty pochodne wyznaczone i wykorzystywane jako zabezpieczenie, ujęte w wartości godziwej (dodatnia wycena pochodnych instrumentów finansowych) | | |
| Forwardy i spoty walutowe | - | 2 387 |
| Inwestycje w udziały i akcje | | |
| Udziały i akcje w jednostkach polskich ¹⁾ | 6 020 | 6 020 |
| Udziały i akcje w jednostkach zagranicznych ¹⁾ | - | 9 |
| | <u>6 020</u> | <u>6 029</u> |
| Pożyczki i należności wykazane po koszcie zamortyzowanym | | |
| Pożyczki udzielone jednostkom powiązanym | 4 999 | 5 044 |
| Pożyczki udzielone pozostałym jednostkom | 301 415 | 604 420 |
| Lokaty od 3 m-cy do 1 roku | - | 79 614 |
| Należności z tytułu PGP ²⁾ | - | - |
| | <u>306 414</u> | <u>689 078</u> |
| Razem | <u>312 434</u> | <u>697 494</u> |
| Aktywa długoterminowe | 6 051 | 6 090 |
| Aktywa krótkoterminowe | 306 383 | 691 404 |
| | <u>312 434</u> | <u>697 494</u> |

¹⁾ Wartość odpisu aktualizującego inwestycje w udziały i akcje na dzień 31 grudnia 2014 roku wynosiła 11.833 tysięcy złotych, natomiast na dzień 31 grudnia 2013 roku wynosiła 11.825 tysięcy złotych.

²⁾ Na dzień 31 grudnia 2013 roku należności z tytułu PGP prezentowały wartość środków pieniężnych wpłaconych przez PKP CARGO S.A. oraz spółki zależne objęte programem PGP na rachunki uprawnionych pracowników w domu maklerskim, jako wpłata na objęcie akcji przez uprawnionych pracowników. Środki pieniężne przekazane do domu maklerskiego zostały zwrócone PKP CARGO S.A. w dniu 5 maja 2014 roku po zarejestrowaniu podwyższenia kapitału zakładowego Spółki w KRS jako zapłata za akcje pracownicze. Koszt akcji dla pracowników spółek Grupy został poniesiony przez spółki Grupy, które były zobowiązane do zapłaty za akcje PKP CARGO S.A. przyznane pracownikom spółek zależnych.

17 Pozostałe aktywa niefinansowe

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Zaliczki na zakup środków trwałych | 1 059 | 1 059 |
| Czynne rozliczenia międzyokresowe kosztów | 40 664 | 33 240 |
| Inne | 1 168 | 494 |
| Razem | 42 891 | 34 793 |
| | | |
| Aktywa długoterminowe | 14 645 | 1 438 |
| Aktywa krótkoterminowe | 28 246 | 33 355 |
| Razem | 42 891 | 34 793 |

Na dzień 31 grudnia 2014 roku największymi pozycjami w ramach czynnych rozliczeń międzyokresowych kosztów usług obcych są: zaliczki na poczet zakupu pozostałej energii trakcyjnej (o wartości 16.534 tysięcy złotych), koszty czynszów dzierżawnych dotyczących kolejnych okresów (o wartości 16.174 tysięcy złotych) oraz koszty usług informatycznych (o wartości 3.706 tysięcy złotych). W analogicznym okresie największymi pozycjami w ramach czynnych rozliczeń międzyokresowych kosztów usług obcych były: koszty usług informatycznych (o wartości 7.154 tysięcy złotych), koszty przedpłaconych czynszów (o wartości 2.648 tysięcy złotych) oraz koszty wykupu świadczeń przejazdowych dla pracowników (o wartości 10.452 tysięcy złotych).

18 Zapasy

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Materiały | 113 440 | 92 258 |
| Półprodukty | 2 417 | 2 045 |
| Towary | 3 082 | 4 742 |
| Odpisy aktualizujące (-) | (3 641) | (23 004) |
| Zapasy netto | 115 298 | 76 041 |

W okresie zakończonym 31 grudnia 2014 roku Grupa w wyniku przeprowadzonej weryfikacji przydatności zapasów dokonała rozwiązania odpisu aktualizującego wartość części zamiennych do taboru kolejowego w wysokości 17.034 tysięcy złotych z uwagi na fakt, iż stanowią one strategiczny i pełnowartościowy element zapasu na bieżąco wykorzystywany przy naprawach taboru należącego do Grupy.

W zakresie pozostałych składników zapasu Grupa w okresie zakończonym 31 grudnia 2014 roku dokonała rozwiązania odpisu aktualizującego w wysokości 2.664 tysięcy złotych oraz zawiązania w wysokości 335 tysięcy złotych.

19 Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Należności z tytułu dostaw i usług | 581 790 | 657 543 |
| Odpis aktualizujący należności | (84 213) | (102 511) |
| Razem | 497 577 | 555 032 |
| Należności z tyt. sprzedaży niefinansowych akt. trw. | - | 21 325 |
| Rozrachunki publiczno-prawne (bez CIT) | 4 932 | 4 796 |
| Kaucje gwarancje i wadła | 1 269 | 999 |
| Należności z tytułu umów o dofinansowanie | - | 10 782 |
| Rozrachunki z tytułu VAT | 16 262 | 9 840 |
| Pozostałe rozrachunki | 6 109 | 6 493 |
| Razem | 526 149 | 609 267 |
| Należności krótkoterminowe | 526 149 | 609 267 |
| Razem | 526 149 | 609 267 |

19.1 Należności z tytułu dostaw i usług

Analiza wiekowa należności przeterminowanych, ale nieobjętych odpisem z tytułu utraty wartości

| Należności z tytułu dostaw i usług | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Należności nieprzeterminowane | 441 501 | 491 143 |
| Należności przeterminowane | | |
| do 90 dni | 48 956 | 62 339 |
| od 91-365 dni | 7 028 | 932 |
| powyżej 365 dni | 92 | 618 |
| Razem | 497 577 | 555 032 |
| Średni wiek należności (dni) | 43 | 42 |

Zmiany stanu odpisu aktualizującego wartość należności zagrożonych

| Należności z tytułu dostaw i usług | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Stan na początek okresu sprawozdawczego | 102 511 | 87 214 |
| Zawiązanie odpisu z tytułu utraty wartości należności | 26 683 | 48 018 |
| Wykorzystanie w ciągu roku | (30 829) | (2 957) |
| Rozwiązanie odpisów z tytułu utraty wartości | (14 152) | (29 764) |
| Stan na koniec okresu sprawozdawczego | 84 213 | 102 511 |

20 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Dla celów sporządzenia rachunku przepływów pieniężnych środki pieniężne i ich ekwiwalenty obejmują środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych z uwzględnieniem lokat bankowych z terminem zapadalności do 3 miesięcy. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec roku obrotowego wykazane w rachunku przepływów pieniężnych można w następujący sposób uzgodnić do pozycji bilansowych:

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych | 73 647 | 82 738 |
| Lokaty bankowe do 3 miesięcy | 355 531 | 180 962 |
| Razem | 429 178 | 263 700 |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty sklasyfikowane do sprzedaży | - | - |
| Razem | 429 178 | 263 700 |

21 Wyjaśnienie zmian bilansowych oraz pozostałych korekt ze Skonsolidowanego Sprawozdania z Przepływów Pieniężnych

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Zyski / (straty) aktuarialne ujęte w Pozostałych Całkowitych Dochodach | (41 868) | 15 924 |
| Efektywna część zysków / (strat) związanych z instrumentami zabezpieczającymi w ramach zabezpieczenia przepływów pieniężnych | (3 157) | 126 |
| Zmiana stanu rezerw na PGP ujęta w kapitałach własnych | - | 100 015 |
| Razem pozostałe korekty | (45 025) | 116 065 |

22 Aktywa trwale przeznaczone do sprzedaży

Na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz na 31 grudnia 2013 roku aktywa trwale przeznaczone do sprzedaży prezentowały się następująco:

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Grunty przeznaczone do sprzedaży | 4 994 | 4 994 |
| Środki transportu | 12 566 | 12 566 |
| | 17 560 | 17 560 |

Na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz 31 grudnia 2013 roku Grupa dysponowała częścią zbędnych środków trwałych, wobec których podjęto decyzję o ich sprzedaży.

Pozycja aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży obejmuje 4 nieruchomości gruntowe, a także 77 lokomotyw, które ze względu na swoje wyeksploatowanie nie są już użytkowane. W przypadku przedmiotowych składników Grupa prowadzi aktywne działania zmierzające do ich sprzedaży.

23 Kapitał zakładowy

| | Stan na 31/12/2014 tys. PLN | Stan na 31/12/2013 tys. PLN |
|--|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Kapitał zakładowy składa się z: | | |
| Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane | 2 239 346 | 2 166 901 |

Na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz na dzień 31 grudnia 2013 roku kapitał zakładowy Jednostki dominującej składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 50 złotych każda.

23.1 Akcje zwykłe mające pełne pokrycie w kapitale

| | Liczba akcji szt. | Kapitał podstawowy tys. PLN |
|--|----------------------|-----------------------------------|
| Stan na 31 grudnia 2012 roku | 2 889 200 | 2 889 200 |
| emisja akcji - rejestracja 2 października 2013 roku | 1 | 1 |
| obniżenie kapitału podstawowego - rejestracja 2 października 2013 roku | - | (722 300) |
| Kapitał zakładowy po zmianach | 2 889 201 | 2 166 901 |
| Pozostałe zmiany: | | |
| podział akcji 1:15 (split) - rejestracja 2 października 2013 roku | 43 338 015 | 2 166 901 |
| Stan na 31 grudnia 2013 roku | 43 338 015 | 2 166 901 |
| Emisja akcji serii C | 1 448 902 | 72 445 |
| Stan na 31 grudnia 2014 roku | 44 786 917 | 2 239 346 |

Na podstawie porozumienia podpisanego w dniu 2 września 2013 roku pomiędzy Zarządem Jednostki dominującej a związkami zawodowymi w sprawie Paktu Gwarancji Pracowniczych (PGP) Jednostka dominująca dokonała transakcji płatności w formie akcji. W dniu 2 października 2013 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Jednostki dominującej podjęło uchwałę w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego Jednostki dominującej poprzez emisję akcji serii C, które zostały objęte w trybie subskrypcji otwartej. W dniu 7 marca 2014 roku Zarząd Jednostki dominującej dokonał przydziału akcji serii C. W ramach przeprowadzonej subskrypcji Jednostka dominująca przydzieliła 1.448.902 akcji serii C po cenie nominalnej 50 złotych za akcję. Program świadczeń pracowniczych został opisany w Nocie 29.3.

Emisja akcji serii C została zarejestrowana w KRS przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego w dniu 25 kwietnia 2014 roku.

23.2 Kapitał zapasowy

| | Stan na 31/12/2014 tys. PLN | Stan na 31/12/2013 tys. PLN |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Kapitał zapasowy, w tym: | 615 343 | 692 761 |
| Nadwyżka wartości emisji ponad wartość nominalną akcji (agio) | 201 263 | 175 741 |
| Odpisy z zysku (tworzone ustawowo) | 44 023 | 36 496 |
| Odpisy z zysku (ponad ustawową wartość) | 230 075 | 240 526 |
| Kapitał utworzony z umorzenia akcji | 139 982 | 139 982 |
| Rezerwa na płatność w formie akcji | - | 100 016 |

Zgodnie z wymogami Kodeksu Spółek Handlowych, podmioty mające status spółek akcyjnych są obowiązane utworzyć kapitał zapasowy na pokrycie straty. Do tej kategorii kapitału przelewa się co najmniej 8% zysku za dany rok obrotowy wykazanego w jednostkowym sprawozdaniu spółki, dopóki kapitał ten nie osiągnie co najmniej jednej trzeciej kapitału podstawowego jednostki. O użyciu kapitału zapasowego rozstrzyga Walne Zgromadzenie, jednakże części kapitału zapasowego w wysokości jednej trzeciej kapitału zakładowego można użyć jedynie na pokrycie straty wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym i nie podlega ona podziałowi na inne cele. Kwota przeznaczona do podziału między wspólników może być powiększona o niepodzielone zyski z lat ubiegłych oraz o kwoty przeniesione z utworzonego z zysków kapitału zapasowego.

Agio stanowi nadwyżkę wartości emisji ponad wartość nominalną akcji emitowanych przez Spółkę przeniesioną na kapitał zapasowy bez możliwości wypłaty dywidendy.

Kapitał utworzony z umorzenia akcji powstał w wyniku obniżenia kapitału zakładowego Spółki w roku 2013 z przeznaczeniem na pokrycie strat.

Na dzień 31 grudnia 2013 roku rezerwa na płatność w formie akcji wynikała z Programu Gwarancji Pracowniczych (PGP). W dniu 2 września 2013 roku zostało podpisane porozumienie pomiędzy Zarządem Jednostki dominującej a związkami zawodowymi w sprawie Paktu Gwarancji Pracowniczych. W dniu 7 marca 2014 roku Zarząd Jednostki dominującej przydzielił akcje uprawnionym pracownikom. Program świadczeń pracowniczych został opisany w Nocie 29.3.

W dniu 12 maja 2014 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. („ZWZ”) podjęło uchwałę w sprawie podziału zysku osiągniętego w roku 2013, wynikającego z jednostkowego sprawozdania finansowego Jednostki dominującej za rok zakończony 31 grudnia 2013 roku. Zgodnie z uchwałą ZWZ osiągnięty w 2013 roku zysk netto w wysokości 94.083 tysięcy złotych, ZWZ postanowiło przeznaczyć na:

- 1) wypłatę dywidendy kwotą 86.556 tysięcy złotych,
- 2) kapitał zapasowy kwotą 7.527 tysięcy złotych.

Dodatkowo, na wypłatę dywidendy ZWZ postanowiło przeznaczyć kwotę 50.939 tysięcy złotych pochodzącą z zysków zatrzymanych. Jednocześnie zgodnie z postanowieniem ZWZ ustalono dzień dywidendy na 20 maja 2014 roku oraz termin wypłaty dywidendy na dzień 4 czerwca 2014 roku.

24 Zysk na akcję

| | Rok zakończony 31/12/2014 tys. PLN | Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN |
|--|---|---|
| Zysk wykorzystany do wyliczenia podstawowego zysku na akcję z działalności kontynuowanej | 58 987 | 74 043 |

24.1 Podstawowy zysk na akcję

| | Rok zakończony 31/12/2014 tys. PLN | Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN |
|--|---|---|
| Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.) | 44 524 924 | 43 338 006 |
| Podstawowy zysk na akcję (PLN na akcję) | 1,32 | 1,71 |

Zysk netto przypadający na jedną akcję za każdy okres ustalany jest jako iloraz zysku netto za dany okres i średniej ważonej liczby akcji występujących w tym okresie. Średnia ważona liczba akcji występujących w okresie uwzględnia akcje własne.

24.2 Rozwodniony zysk przypadający na jedną akcję

| | Rok zakończony 31/12/2014 tys. PLN | Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN |
|---|---|---|
| Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.) | 44 790 878 | 43 821 559 |
| Rozwodniony zysk na akcję (PLN na akcję) | 1,32 | 1,69 |

Zgodnie z MSR 33 Grupa sporządza kalkulację rozwodnionego zysku na jedną akcję, uwzględniając potencjalne akcje emitowane warunkowo w ramach programu motywacyjnego - programu świadczeń pracowniczych (PGP) opisanego w Nocie 29.3.

25 Kredyty i pożyczki otrzymane

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Kredyty i pożyczki otrzymane – po koszcie zamortyzowanym | | |
| Kredyty w rachunku bieżącym | 271 | 9 147 |
| Kredyty bankowe - zabezpieczone na majątku | 39 387 | 183 833 |
| Kredyty bankowe – pozostałe | 258 956 | - |
| Pożyczki od pozostałych jednostek | 1 586 | 1 795 |
| Razem | 300 200 | 194 775 |
| Zobowiązania długoterminowe | 208 077 | 121 558 |
| Zobowiązania krótkoterminowe | 92 123 | 73 217 |
| Razem | 300 200 | 194 775 |

25.1 Podsumowanie umów kredytowych oraz pożyczkowych

Umowy kredytów inwestycyjnych w Grupie były zawierane głównie na finansowanie modernizacji lokomotyw, finansowanie zakupu nieruchomości oraz rozbudowę terminali przeładunkowych. Stopą referencyjną dla umów kredytowych jest WIBOR 1M oraz 3M powiększony o marżę. Umowy są zawierane głównie na okres do 5 lat. Spłata zawartych umów jest dokonywana w złotych polskich. Umowy kredytów inwestycyjnych zabezpieczone są zastawem rejestrowym na przedmiocie finansowania, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany. Kredyt na zakup nieruchomości jest zabezpieczony hipoteką.

Poniżej podsumowano pozostałe kredyty bankowe zaciągnięte przez Grupę (spółki konsolidowane metodą pełną):

Jednostka dominująca

Na dzień 31/12/2014

| Rodzaj kredytu | Nazwa banku | Waluta | Warunki oprocentowania | Termin spłaty | Zabezpieczenia | Kwota wg umowy w tys. PLN | Zobowiązanie w tys. PLN |
|---------------------|-----------------------------|--------|------------------------|---------------|--|---------------------------|-------------------------|
| kredyt inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 05.10.2015 | Bankowy tytuł egzekucyjny ¹⁾ | 53 000 | 8 500 |
| kredyt inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 21.03.2016 | Bankowy tytuł egzekucyjny ¹⁾ | 36 400 | 8 950 |
| kredyt inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 31.03.2016 | Bankowy tytuł egzekucyjny ¹⁾ | 36 600 | 11 185 |
| kredyt inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 30.06.2017 | Bankowy tytuł egzekucyjny ¹⁾ | 39 000 | 21 174 |
| kredyt inwestycyjny | FM Bank PBP S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 31.10.2017 | Zastaw rejestrowy na lokomotywach spalinowych ST44 do kwoty 90.000 tysięcy złotych ³⁾ | 60 000 | 27 442 |
| kredyt inwestycyjny | Bank Pekao S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 31.12.2017 | Bankowy tytuł egzekucyjny ²⁾ | 49 200 | 29 520 |
| kredyt inwestycyjny | Bank Millennium S.A. | PLN | WIBOR 3M + marża | 21.08.2017 | Hipoteka do kwoty 20.000 tysięcy złotych | 16 667 | 8 883 |
| kredyt inwestycyjny | Bank Gospodarstwa Krajowego | PLN | WIBOR 1M + marża | 31.03.2021 | Bankowy tytuł egzekucyjny | 515 200 | 178 429 |
| Razem | | | | | | 294 083 | |

¹⁾ W dniu 29 października 2014 roku Jednostka dominująca zawarła z mBank S.A. aneksy do umów kredytów inwestycyjnych zwalniające dotychczasowe zabezpieczenie w postaci zastawów rejestrowych. Jednostka dominująca otrzymała zawiadomienie z sądu rejestrowego o wykreśleniu przedmiotowych lokomotyw z rejestru zastawów.

²⁾ W dniu 16 grudnia 2014 roku Jednostka dominująca zawarła z Bank Pekao S.A. aneks do umowy kredytu inwestycyjnego zwalniający dotychczasowe zabezpieczenie w postaci zastawu rejestrowego. Na dzień 31 grudnia 2014 roku Jednostka dominująca oczekuje na stosowne zawiadomienie z sądu rejestrowego.

³⁾ W dniu 18 lutego 2015 roku Jednostka dominująca zawarła z FM Bank PBP S.A. aneks do umowy kredytu inwestycyjnego zwalniający dotychczasowe zabezpieczenie w postaci zastawów rejestrowych ustanowionych na lokomotywach.

W dniu 11 września 2014 roku Jednostka dominująca zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowę o kredyt inwestycyjny do kwoty 515.200 tysięcy złotych. Kredyt został udzielony na finansowanie i/lub refinansowanie modernizacji lokomotyw oraz napraw okresowych taboru. Umowa została podzielona na projekty, gdzie okres spłaty dla pojedynczego projektu wynosi 5 lat od momentu udostępnienia poszczególnych transz kredytu. Maksymalny termin dostępności ostatniej transzy kredytu to 31 marca 2016 roku. Do 31 grudnia 2014 roku wysokość otrzymanych transz przez Spółkę w ramach umowy kredytowej wyniosła 178.429 tysięcy złotych.

Jednostki zależne

Na dzień 31/12/2014

| Rodzaj kredytu | Nazwa banku | Waluta | Warunki oprocentowania | Termin spłaty | Zabezpieczenia | Kwota wg umowy w tys. PLN | Zobowiązanie w tys. PLN |
|----------------------------|------------------------|--------|-------------------------------|---------------|--|---------------------------|-------------------------|
| Pożyczka | BGŻ Leasing Sp. z o.o. | PLN | WIBOR 1M + marża | 15.03.2015 | Przewłaszczenie, zastaw rejestrowy na majątku spółki | 88 | 8 |
| Kredyt inwestycyjny | Bank Pekao S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 30.06.2015 | 1) Przelew wierzytelności 2) Pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Oświadczenie o poddaniu się egzekucji 4) zastaw rejestrowy | 7 600 | 524 |
| Pożyczka | BGŻ Leasing Sp. z o.o. | PLN | WIBOR 1M + marża | 15.08.2015 | Przewłaszczenie, zastaw rejestrowy na majątku spółki | 186 | 28 |
| Kredyt inwestycyjny | Bank Pekao S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 31.12.2015 | 1) Przelew wierzytelności 2) Pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Oświadczenie o poddaniu się egzekucji 4) zastaw rejestrowy | 18 400 | 2 538 |
| Kredyt w rachunku bieżącym | PKO BP S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 15.04.2016 | Hipoteka kaucyjna 700 tys. zł, zastaw zapasów 600 tys. zł | 1 300 | 271 |
| Kredyt inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 30.09.2016 | Poręczenie PKP CARGO SA, udzielone do kwoty 1.048 tys. zł | 911 | 317 |
| Kredyt Inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 31.10.2016 | Poręczenie PKP CARGO S.A. udzielone do kwoty 1.380 tys. zł wraz z poddaniem się egzekucji przez poręczyciela | 1 200 | 455 |
| Kredyt Inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 30.06.2017 | Poręczenie PKP CARGO S.A., udzielone do kwoty 1.028 tys. zł | 894 | 426 |
| Pożyczka | WFOŚIGW Łódź | PLN | 2,5% (stała stopa procentowa) | 31.03.2024 | 1) Weksel własny in blanco, 2) nieodwołalne pełnomocnictwo do rachunku bankowego, 3) poręczenie PKP CARGO S.A. | 1 500 | 1 550 |
| | | | | | | Razem | 6 117 |

Jednostka dominująca

Na dzień 31/12/2013

| Rodzaj kredytu | Nazwa banku | Waluta | Warunki oprocentowania | Termin spłaty | Zabezpieczenia | Kwota wg umowy w tys. PLN | Zobowiązanie w tys. PLN |
|---------------------|----------------------|--------|------------------------|---------------|---|---------------------------|-------------------------|
| Kredyt inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 05.10.2015 | Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych ET22, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany. | 53 000 | 19 180 |
| Kredyt inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 21.03.2016 | Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych ET22, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany | 36 400 | 16 270 |
| Kredyt inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 31.03.2016 | Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych EU07, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany | 36 600 | 20 137 |
| Kredyt inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 30.06.2017 | Zastaw rejestrowy na lokomotywach elektrycznych ET22, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany | 39 000 | 29 659 |
| Kredyt inwestycyjny | Bank Millennium S.A. | PLN | WIBOR 3M + marża | 21.08.2017 | Hipoteka do kwoty 20.000 tysięcy złotych | 16 667 | 12 219 |
| Kredyt inwestycyjny | FM Bank PBP S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 31.10.2017 | Zastaw rejestrowy na lokomotywach spalinowych ST44, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany | 60 000 | 38 562 |
| Kredyt inwestycyjny | Bank Pekao S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 31.12.2017 | Zastaw rejestrowy na lokomotywach spalinowych ST45, który po spłacie określonej kwoty jest sukcesywnie zwalniany | 49 200 | 39 360 |
| Razem | | | | | | | 175 387 |

Jednostki zależne

Na dzień 31/12/2013

| Rodzaj kredytu | Nazwa banku | Waluta | Warunki oprocentowania | Termin spłaty | Zabezpieczenia | Kwota wg umowy w tys. PLN | Zobowiązanie w tys. PLN |
|----------------------------|------------------------|--------|-------------------------------|---------------|--|---------------------------|-------------------------|
| Kredyt w rachunku bieżącym | Bank Pekao S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 30.06.2014 | 1) Przelew wierzytelności 2) Pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Oświadczenie o poddaniu się egzekucji | 15 000 | 7 772 |
| Kredyt w rachunku bieżącym | CITI Handlowy | PLN | WIBOR 1M + marża | 30.01.2015 | Cesja wierzytelności na kwotę 30.000 tys. zł | 20 000 | 294 |
| Pożyczka | BGŻ Leasing Sp. z o.o. | PLN | WIBOR 1M + marża | 15.03.2015 | Przewłaszczenie, zastaw rejestrowy na majątku spółki | 88 | 40 |
| Kredyt inwestycyjny | Bank Pekao S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 30.06.2015 | 1) Przelew wierzytelności 2) Pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Oświadczenie o poddaniu się egzekucji 4) zastaw rejestrowy | 7 600 | 1 573 |
| Pożyczka | BGŻ Leasing Sp. z o.o. | PLN | WIBOR 1M + marża | 15.08.2015 | Przewłaszczenie, zastaw rejestrowy na majątku spółki | 186 | 69 |
| Kredyt inwestycyjny | Bank Pekao S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 31.12.2015 | 1) Przelew wierzytelności 2) Pełnomocnictwo do rachunku bankowego 3) Oświadczenie o poddaniu się egzekucji 4) zastaw rejestrowy | 18 400 | 5 076 |
| Kredyt w rachunku bieżącym | PKO BP S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 15.04.2016 | hipoteka kaucyjna 700 tys. zł., zastaw zapasów 600 tys. zł | 1 300 | 1 080 |
| Kredyt inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 30.09.2016 | Poręczenie PKP CARGO SA, udzielone do kwoty 1.048 tys. zł | 911 | 498 |
| Kredyt Inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 31.10.2016 | Poręczenie PKP CARGO S.A. udzielone do kwoty 1.380 tys. zł Wraz z poddaniem się egzekucji przez poręczyciela | 1 200 | 703 |
| Kredyt Inwestycyjny | mBank S.A. | PLN | WIBOR 1M + marża | 30.06.2017 | Poręczenie PKP CARGO SA, udzielone do kwoty 1.028 tys. zł | 767 | 597 |
| Pożyczka | WFOŚIGW Łódź | PLN | 2,5% (stała stopa procentowa) | 10.03.2024 | 1) Weksel własny in blanco, 2) nieodwołalne pełnomocnictwo do r-ku bankowego, 3) poręczenie PKP CARGO S.A. | 1 500 | 1 686 |
| | | | | | | Razem | 19 388 |

Niewykorzystane linie kredytowe

| Rodzaj kredytu | Nazwa banku | Waluta | Stan na 31.12.2014 | Stan na 31.12.2013 |
|--|------------------------------|--------|-----------------------|-----------------------|
| kredyt inwestycyjny | Bank Gospodarstwa Krajowego | PLN | 336 771 | - |
| kredyt inwestycyjny | Europejski Bank Inwestycyjny | PLN | 240 000 | 200 000 |
| Kredyt w rachunku bieżącym | mBank S.A. | PLN | 100 000 | 100 000 |
| Kredyt w rachunku bieżącym | PKO BP S.A. | PLN | 1 029 | 220 |
| Kredyt w rachunku bieżącym | Bank Pekao S.A. | PLN | 2 500 | 7 228 |
| Kredyt w rachunku bieżącym | CITI Handlowy | PLN | - | 19 706 |
| Razem niewykorzystane linie kredytowe | | | 680 300 | 327 154 |

25.2 Naruszenie postanowień umowy kredytowej

W okresie objętym niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym nie doszło do naruszeń warunków umów kredytowych.

26 Pozostałe zobowiązania finansowe

| | Stan na 31/12/2014 tys. PLN | Stan na 31/12/2013 tys. PLN |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Instrumenty pochodne wyznaczone i wykorzystywane jako zabezpieczenia, wykazywane w wartości godziwej (ujemna wycena pochodnych instrumentów finansowych) | | |
| Swap procentowy (IRS) | 3 284 | 306 |
| Forwardy i spoty walutowe | 650 | - |
| Razem | 3 934 | 306 |
| Zobowiązania krótkoterminowe | 3 934 | 306 |
| Razem | 3 934 | 306 |

27 Zobowiązania krótko i długoterminowe z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu

27.1 Ogólne warunki leasingu

Grupa w ramach umów leasingu finansowego użytkuje głównie składniki taboru, urządzenia przeładunkowe, urządzenia zaplecza technicznego, samochody oraz sprzęt komputerowy. Umowy są zawierane na okres od 3 do 11 lat. Grupa ma możliwość zakupu użytkowanego sprzętu za kwotę jego wartości rezydualnej na koniec obowiązywania umowy. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 1M, 3M, 6M, dla umów denominowanych w CHF – LIBOR 6M CHF, natomiast dla umów zawartych w PLN WIBOR 1M i 3M.

27.2 Zobowiązania z tytułu leasingu

| | Minimalne opłaty leasingowe | |
|---|-----------------------------|-----------------------|
| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Nie dłużej niż 1 rok | 137 662 | 129 093 |
| Dłużej niż 1 rok i do 5 lat | 161 747 | 280 892 |
| Powyżej 5 lat | 48 136 | 61 434 |
| | 347 545 | 471 419 |
| Minus przyszłe obciążenia finansowe | (28 967) | (42 493) |
| Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych | 318 578 | 428 926 |

| | Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych | |
|---|--|-----------------------|
| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Nie dłużej niż 1 rok | 127 742 | 115 790 |
| Dłużej niż 1 rok i do 5 lat | 144 327 | 255 250 |
| Powyżej 5 lat | 46 509 | 57 886 |
| Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych | 318 578 | 428 926 |

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|---|---|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| | Uwzględnione w sprawozdaniu finansowym jako: | |
| Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 190 836 | 313 136 |
| Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 127 742 | 115 790 |
| Razem | 318 578 | 428 926 |

28 Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Zobowiązania z tytułu dostaw i usług | 227 664 | 266 864 |
| Rozliczenia międzyokresowe bierne kosztów | 20 453 | 23 305 |
| Zobowiązania z tytułu zakupu niefinansowych akt. trw. | 134 685 | 203 866 |
| Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia) | 21 624 | 32 279 |
| Rozrachunki publiczno-prawne | 106 215 | 124 784 |
| Rozrachunki z pracownikami | 79 764 | 82 332 |
| Pozostałe rozrachunki | 3 987 | 4 341 |
| Rozliczenia z VAT | 4 030 | 51 758 |
| Razem | 598 422 | 789 529 |
| | | |
| Zobowiązania długoterminowe | 67 982 | 113 688 |
| Zobowiązania krótkoterminowe | 530 440 | 675 841 |
| Razem | 598 422 | 789 529 |

W przypadku zobowiązań krótkoterminowych, których umowny termin płatności przekracza 30 dni, Grupa nie jest obciążana przez dostawców odsetkami ustawowymi wynikającymi z Ustawy z dnia 12 czerwca 2003 r. o terminach zapłaty w transakcjach handlowych (Dz. U. z dnia 8 sierpnia 2003 r.) W ciągu ostatnich 3 lat Grupa regulowała zobowiązania zgodnie z terminami płatności wynikającymi z zawartych umów.

Zobowiązania długoterminowe dotyczą w szczególności płatności w ratach za zakupy rzeczowego majątku trwałego (modernizacji rzeczowego majątku trwałego). Płatności są realizowane w terminach zdefiniowanych harmonogramem.

29 Programy świadczeń pracowniczych

Wycenę aktuarialną oparto o następujące podstawowe założenia:

| | Wycena na dzień | |
|---|-----------------|------------|
| | 31/12/2014 | 31/12/2013 |
| | % | % |
| Stopy dyskonta | 2,60 | 4,00 |
| Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy na odprawy emerytalno-rentowe, nagrody jubileuszowe | 1,50 | 1,50 |
| Zakładany wzrost ceny uprawnienia na świadczenia pracownicze | 2,50 | 1,5 – 3,6 |
| Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy z tytułu odpisu na ZFŚS | 3,60 | 3,60 |
| Średni ważony współczynnik mobilności pracowniczej | 2,50 | 2,50 |
| Inflacja (rocznie) | 2,50 | 2,50 |

Kwoty ujęte w wyniku w odniesieniu do programów świadczeń pracowniczych kształtują się następująco:

| | Rok | Rok |
|--|--------------------------|--------------------------|
| | zakończony 31/12/2014 | zakończony 31/12/2013 |
| | tys. PLN | tys. PLN |
| <u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u> | | |
| – odprawy emerytalne i rentowe | 10 155 | 10 846 |
| – odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów | 7 001 | 8 184 |
| – świadczenia przejazdowe | 1 797 | 1 196 |
| <u>Pozostałe długoterminowe świadczenia pracownicze</u> | | |
| – nagrody jubileuszowe | 39 549 | 40 253 |
| <u>Świadczenia krótkoterminowe</u> | | |
| – pozostałe świadczenia dla pracowników | 2 200 | 13 345 |
| Razem zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze | 60 702 | 73 824 |
| – rezerwa na Pakt Gwarancji Pracowniczych (PGP) | - | 73 171 |
| – rezerwa na Program Dobrowolnych Odejść (PDO) | 265 331 | - |
| Razem | 326 033 | 146 995 |

Kwoty ujęte w **pozostałych całkowitych dochodach** w odniesieniu do programów świadczeń pracowniczych kształtują się następująco:

| | Rok zakończony 31/12/2014 tys. PLN | Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN |
|---|---|---|
| <u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u> | | |
| – odprawy emerytalne i rentowe | 17 689 | 4 198 |
| – odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów | 23 174 | (16 996) |
| – świadczenia przejazdowe | 1 005 | (3 126) |
| Razem | 41 868 | (15 924) |

Kwota ujęta w **Sprawozdaniu z Sytuacji Finansowej** wynikająca ze zobowiązań podmiotu dotyczących programów świadczeń pracowniczych przedstawia się następująco:

| | Stan na 31/12/2014 tys. PLN | Stan na 31/12/2013 tys. PLN |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| <u>Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia</u> | | |
| – odprawy emerytalne i rentowe | 158 448 | 148 188 |
| – odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów | 168 876 | 145 039 |
| – świadczenia przejazdowe | 37 719 | 36 232 |
| <u>Pozostałe długoterminowe świadczenia pracownicze</u> | | |
| – nagrody jubileuszowe | 323 382 | 329 546 |
| <u>Świadczenia krótkoterminowe</u> | | |
| – pozostałe świadczenia dla pracowników (niewykorzystane urlopy / premie) | 39 305 | 37 208 |
| – rezerwa na Pakt Gwarancji Pracowniczych (PGP) | - | 73 171 |
| – rezerwa na Program Dobrowolnych Odejść (PDO) | 265 331 | - |
| Razem | 993 061 | 769 384 |
| w tym: | | |
| – część długoterminowa | 658 217 | 592 923 |
| – część krótkoterminowa | 334 844 | 176 461 |

Zmiany wartości bieżącej zobowiązań z tytułu określonych świadczeń w okresie bieżącym kształtowały się następująco:

| | Rok zakończony 31/12/2014 tys. PLN | Rok zakończony 31/12/2013 tys. PLN |
|---|---|---|
| Bilans otwarcia zobowiązań z tytułu określonych świadczeń | 769 384 | 716 443 |
| Koszt bieżącego zatrudnienia | 21 222 | 21 100 |
| Koszty pozostałych świadczeń pracowniczych | 2 128 | 13 345 |
| Koszty przeszłego zatrudnienia, do których prawa zostały nabyte | - | 85 |
| Koszty odsetkowe | 23 414 | 23 511 |
| (Zyski) / straty aktuarialne - świadczenia po okresie zatrudnienia | 41 868 | (15 924) |
| (Zyski) / straty aktuarialne - pozostałe świadczenia długoterminowe | 13 938 | 15 812 |
| Świadczenia wypłacone | (71 053) | (78 886) |
| Redukcja/ zmiana programu | - | 727 |
| Pakt Gwarancji Pracowniczych (PGP) | (73 171) | 73 171 |
| Program Dobrowolnych Odejść (PDO) | 265 331 | - |
| Bilans zamknięcia zobowiązań z tytułu określonych świadczeń | 993 061 | 769 384 |

(Zyski) / straty aktuarialne w 2014 roku wynikają z następujących tytułów:

| | zmiana założeń demograficznych tys. PLN | zmiana założeń finansowych tys. PLN | Razem tys. PLN |
|--|---|---|-------------------|
| (Zyski) / straty aktuarialne- świadczenia po okresie zatrudnienia | | | |
| – odprawy emerytalne i rentowe | 694 | 16 995 | 17 689 |
| – odprawy na ZFŚS dla emerytów i rencistów | (3 527) | 26 701 | 23 174 |
| – świadczenie przejazdowe | (5 121) | 6 126 | 1 005 |
| (Zyski) / straty aktuarialne -pozostałe świadczenia długoterminowe | | | |
| – nagrody jubileuszowe | (13 629) | 27 567 | 13 938 |
| Razem | (21 583) | 77 389 | 55 806 |

(Zyski) / straty aktuarialne w 2013 roku wynikają z następujących tytułów:

| | zmiana założeń demograficznych tys. PLN | zmiana założeń finansowych tys. PLN | Razem tys. PLN |
|--|---|---|-------------------|
| (Zyski) / straty aktuarialne- świadczenia po okresie zatrudnienia | | | |
| – odprawy emerytalne i rentowe | 3 914 | 284 | 4 198 |
| – odprawy na ZFŚS dla emerytów i rencistów | (14 259) | (2 737) | (16 996) |
| – świadczenie przejazdowe | (2 207) | (919) | (3 126) |
| (Zyski) / straty aktuarialne -pozostałe świadczenia długoterminowe | | | |
| – nagrody jubileuszowe | 15 662 | 150 | 15 812 |
| Razem | 3 110 | (3 222) | (112) |

Średni ważony okres obowiązywania zobowiązań z tytułu rezerw aktuarialnych wynosi odpowiednio dla rezerw na nagrody jubileuszowe 14,01 lat, dla rezerw na odprawy emerytalne 8,06 lat, dla rezerw na odprawy rentowe 15,47 lat, dla rezerw na ZFŚS 37,06 lat oraz dla rezerw na świadczenia przejazdowe 39,18 lat.

29.1 Analiza wrażliwości świadczeń pracowniczych

Poniżej przedstawiono analizę wrażliwości sald rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych na dzień 31 grudnia 2014 oraz 31 grudnia 2013 roku dla kluczowych założeń na podstawie których przeprowadzono wycenę aktuarialną. Jako kluczowe założenia przyjęto: stopę dyskontową, wskaźnik wzrostu wynagrodzeń, współczynnik mobilności pracowniczej:

| | Stan na 31/12/2014 tys. PLN | Stopa dyskontowa | | Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń | | Wskaźnik mobilności pracowniczej | |
|-------------------------|-----------------------------------|------------------|---------------|---------------------------------|-----------------|-------------------------------------|--------------|
| | | +0,25 pp. | -0,25 pp. | +0,25 pp. | -0,25 pp. | +0,25 pp. | -0,25 pp. |
| Nagrody jubileuszowe | 323 382 | (4 514) | 4 644 | 4 682 | (4 571) | (4 797) | 4 872 |
| Odprawy emerytalne | 154 739 | (2 887) | 2 990 | 3 014 | (2 920) | (3 071) | 3 061 |
| Odprawy rentowe | 3 709 | (44) | 45 | 46 | (45) | (46) | 47 |
| ZFSS | 168 876 | (5 244) | 5 535 | 5 467 | (5 207) | (872) | 877 |
| Świadczenia przejazdowe | 37 719 | (1 223) | 1 291 | 1 289 | (1 227) | (297) | 307 |
| Razem | 688 425 | (13 912) | 14 505 | 14 498 | (13 970) | (9 083) | 9 164 |

| | Stan na 31/12/2013 tys. PLN | Stopa dyskontowa | | Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń | | Wskaźnik mobilności pracowniczej | |
|-------------------------|-----------------------------------|------------------|---------------|---------------------------------|-----------------|-------------------------------------|---------------|
| | | +0,5 pp. | -0,5 pp. | +0,5 pp. | -0,5 pp. | +0,5 pp. | -0,5 pp. |
| Nagrody jubileuszowe | 329 546 | (8 432) | 8 812 | 8 953 | (8 693) | (9 153) | 9 406 |
| Odprawy emerytalne | 144 331 | (4 980) | 5 270 | 5 361 | (5 120) | (5 400) | 5 526 |
| Odprawy rentowe | 3 857 | (83) | 86 | 88 | (86) | (89) | 92 |
| ZFSS | 145 039 | (7 929) | 8 761 | 8 753 | (7 996) | (1 367) | 1 429 |
| Świadczenia przejazdowe | 36 232 | (2 084) | 2 304 | 2 328 | (2 196) | (494) | 525 |
| Razem | 659 005 | (23 508) | 25 233 | 25 483 | (24 091) | (16 503) | 16 978 |

29.2 Świadczenia pracownicze - Program Dobrowolnych Odejść

Na podstawie Uchwały Nr 423/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 listopada 2014 roku oraz Uchwały Nr 1363/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 listopada 2014 roku w PKP CARGO S.A. i PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. został wprowadzony Program Dobrowolnych Odejść dla pracowników (PDO lub Program). Celem wprowadzenia Programu była restrukturyzacja zatrudnienia w Grupie. Niniejszy Program nie wprowadza u Pracodawców zwolnień grupowych w rozumieniu ustawy z dnia 13 marca 2003 roku o szczególnych zasadach rozwiązywania stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników.

Od 29 grudnia 2014 roku do 15 stycznia 2015 roku pracownicy PKP CARGO S.A. i PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. mogli zgłaszać się do proponowanego im przez Pracodawców Programu Dobrowolnych Odejść. W wyniku weryfikacji zgłoszeń pracowników Grupa wyraziła zgodę na skorzystanie z Programu przez 3.041 pracowników. Pracownicy, którzy skorzystają z Programu otrzymają, oprócz uzależnionej od stażu pracy ustawowej odprawy, także dodatkową rekompensatę, której wysokość jest uzależniona od tego, czy i jaką gwarancją zatrudnienia (4- lub 10-letnią) objęty jest dany pracownik. Łączna wartość zobowiązań wynikająca z wdrożonego Programu została oszacowana w kwocie 265.331 tysięcy złotych. Wypłata odpraw z tytułu PDO nastąpi w dwóch transzach. Pierwsza transza w wysokości 227.479 tysięcy złotych zostanie wypłacona razem z wynagrodzeniem za styczeń 2015 roku. Druga transza w wysokości 37.852 tysięcy złotych zostanie wypłacona w styczniu 2016 roku.

Kwota ujęta w **Skonsolidowanym Sprawozdaniu z Sytuacji Finansowej** wynikająca ze zobowiązań Grupy dotyczących Programu Dobrowolnych Odejść przedstawia się następująco:

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych | 37 852 | - |
| Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych | 227 479 | - |

Kwoty ujęte w **Skonsolidowanym Sprawozdaniu z Całkowitych Dochodów** w odniesieniu do Programu Dobrowolnych Odejść zostały zaprezentowane w Nocie 6.4.

29.3 Świadczenia pracownicze - płatności w formie akcji własnych

W roku 2013 Jednostka dominująca dokonała transakcji płatności w formie akcji własnych rozliczanej w instrumentach kapitałowych.

W dniu 2 września 2013 roku zostało podpisane porozumienie pomiędzy Zarządem PKP CARGO S.A. a związkami zawodowymi w sprawie Paktu Gwarancji Pracowniczych (PGP). Zgodnie z podpisanym porozumieniem pracownicy Jednostki dominującej oraz pracownicy spółek Grupy PKP CARGO w ramach PGP otrzymali jednorazowe świadczenie w formie akcji. Prawo do jednorazowego świadczenia posiadali pracownicy PKP CARGO, którzy na moment podpisania porozumienia byli zatrudnieni w Jednostce dominującej oraz w PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o., PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o., PKP CARGO Tabor – Karsznice Sp. z o.o., PKP CARGOWAG Sp. z o.o. oraz PKP CARGOLOK Sp. z o.o. z wyłączeniem członków zarządu Jednostki dominującej oraz członków zarządów spółek zależnych objętych PGP. Warunkiem wypłacenia akcji PKP CARGO S.A. pracownikom Grupy PKP CARGO było wprowadzenie akcji PKP CARGO S.A. do publicznego obrotu na rynku GPW.

Wysokość jednorazowego świadczenia została uzależniona od stażu pracy na kolei uprawnionych pracowników. Liczba akcji pracowniczych do objęcia została wyliczona jako iloraz kwoty jednorazowego świadczenia oraz ceny sprzedaży akcji Jednostki dominującej przez PKP S.A. w ofercie publicznej tj. 68 złotych za akcję.

W dniu 2 października 2013 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Jednostki dominującej podjęło uchwałę w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego Jednostki dominującej poprzez emisję akcji serii C, które zostały objęte w trybie subskrypcji otwartej. Akcje serii C zostały wyłącznie zaoferowane pracownikom Jednostki i uprawnionym pracownikom Grupy. W okresie od 2 grudnia 2013 roku do 28 lutego 2014 roku prowadzone były zapisy uprawnionych pracowników na akcje Jednostki dominującej.

W celu realizacji prawa pracowników do otrzymania akcji nastąpiło podwyższenie kapitału zakładowego Jednostki dominującej poprzez emisję nowych akcji z wyłączeniem prawa poboru. W dniu 7 marca 2014 roku Zarząd Jednostki dominującej dokonał przydziału akcji serii C. W ramach przeprowadzonej subskrypcji Jednostka dominująca przydzieliła 1.448.902 akcji serii C po cenie nominalnej 50 złotych za akcję.

W dniu 7 marca 2014 roku Zarząd Jednostki dominującej przydzielił uprawnionym pracownikom w ramach emisji akcji serii C 1.448.902 akcje. Emisja akcji serii C została zarejestrowana w KRS w dniu 25 kwietnia 2014 roku.

Akcje pracownicze będą podlegały zakazowi zbywalności w okresie 2 lat od dnia pierwszego notowania nowych akcji. Akcje pracownicze będą jednak uczestniczyć w podziale dywidendy. Uplływ okresu ograniczenia zbywalności akcji pracowniczych upływa 30 października 2015 roku.

Kwota ujęta w **Skonsolidowanym Sprawozdaniu z Sytuacji Finansowej** wynikająca ze zobowiązań Grupy dotyczących Programu Gwarancji Pracowniczych przedstawia się następująco:

| | <u>Stan na</u> 31/12/2014 | <u>Stan na</u> 31/12/2013 |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Kapitał zakładowy (akcje serii C) | 72 445 | - |
| Kapitał zapasowy | 25 530 | 100 015 |
| w tym: | | |
| Kapitał zapasowy (agio) | 26 081 | - |
| Kapitał zapasowy (agio) - koszty emisji akcji serii C | (551) | - |
| Kapitał zapasowy (rezerwa na akcje pracowników PKP CARGO S.A.) | - | 90 623 |
| Kapitał zapasowy (rezerwa na akcje pracowników spółek zależnych) | - | 9 392 |
| Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych | - | 73 171 |

Kwoty ujęte w **Skonsolidowanym Sprawozdaniu z Całkowitych Dochodów** w odniesieniu do Programu Gwarancji Pracowniczych zostały zaprezentowane w Nocie 6.4.

30 Pozostałe rezerwy

| | Stan na 31/12/2014 tys. PLN | Stan na 31/12/2013 tys. PLN |
|-------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Rezerwa na karę UOKiK | 8 416 | 22 778 |
| Pozostałe rezerwy | 24 214 | 26 203 |
| Razem | 32 630 | 48 981 |
| Rezerwy długoterminowe | 8 416 | 22 854 |
| Rezerwy krótkoterminowe | 24 214 | 26 127 |
| Razem | 32 630 | 48 981 |

| | Rezerwa na karę UOKiK tys. PLN | Pozostałe rezerwy tys. PLN | Razem tys. PLN |
|-------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|-------------------|
| Stan na 31 grudnia 2012 roku | 16 576 | 10 573 | 27 149 |
| Zawiązanie rezerw | 16 148 | 20 432 | 36 580 |
| Rozwiązanie | (9 946) | (2 871) | (12 817) |
| Wykorzystanie | - | (1 931) | (1 931) |
| Stan na 31 grudnia 2013 roku | 22 778 | 26 203 | 48 981 |
| Zawiązanie rezerw | - | 8 334 | 8 334 |
| Rozwiązanie | (14 362) | (10 173) | (24 535) |
| Wykorzystanie | - | (150) | (150) |
| Stan na 31 grudnia 2014 roku | 8 416 | 24 214 | 32 630 |

Rezerwa na karę UOKiK

Rezerwa reprezentuje kary pieniężne nałożone na Jednostkę dominującą przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie. Podstawą nałożenia pierwszej z nich (16.576 tysięcy złotych na podstawie decyzji nr RWR, 44/2012 z dnia 31 grudnia 2012 roku) było stwierdzenie stosowania przez Jednostkę dominującą praktyki polegającej na utrudnianiu partnerowi biznesowemu możliwości konkutowania ze spółkami spedycyjnymi należącymi do Grupy PKP CARGO. W 2013 roku w wyniku ponownej kalkulacji ryzyka Jednostka dominująca dokonała rozwiązania rezerwy o kwotę 9.946 tysięcy złotych uznając, że rezerwa 6.630 tysięcy złotych stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. Na dzień 31 grudnia 2014 roku szacunki te nie uległy zmianie. Druga kara (1.786 tysięcy złotych na podstawie decyzji DOK-4/2012 z dnia 26 lipca 2012 roku) dotyczy zwłoki w wykonaniu decyzji Prezesa UOKiK z dnia 31 grudnia 2004 roku dotyczącej nieuzasadnionego różnicowania upustów przy przewozach węgla. Wyrokiem z dnia 3 listopada 2014 roku Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oddalił odwołanie Spółki utrzymując tym samym decyzje Prezesa UOKiK DOK/4/2012 w tym wysokości nałożonej kary pieniężnej. Dnia 22 grudnia 2014 roku Spółka złożyła apelację od wyżej wymienionego wyroku. Ewentualny obowiązek zapłaty kary powstanie po wydaniu wyroku przez Sąd Apelacyjny. W obu przypadkach decyzje UOKiK są nieprawomocne.

W dniu 3 października 2013 roku Sąd Najwyższy uchylił wyroki Sądu Okręgowego w Warszawie, Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz Sądu Apelacyjnego w Warszawie oddalające odpowiednio odwołanie Jednostki dominującej od decyzji nr DOK-3/2009 i apelację od wyroku Sądu Apelacyjnego. W wyniku powyższego Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów dokonał zwrotu zapłaconej przez Jednostkę dominującą kary w wysokości 60.362 tysięcy złotych. Na dzień 31 grudnia 2013 roku Zarząd Jednostki dominującej oszacował, że kwota rezerwy w wysokości 14.362 tysięcy złotych stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. W dniu 17 marca 2014 roku Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów uchylił decyzję nr DOK-3/2009 stwierdzając, że jest związany wykładnią prawa zastosowaną przez Sąd Najwyższy, w konsekwencji Zarząd Jednostki dominującej podjął decyzję o rozwiązaniu pozostałej kwoty rezerwy na karę od decyzji nr DOK-3/2009. Prezes UOKiK nie wniósł od powyższego wyroku apelacji, w związku z tym w dniu 3 maja 2014 roku wyrok się uprawomocnił. Dalszy przebieg sprawy został opisany w nocie 36(iii).

Pozostałe rezerwy

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej kwota innych rezerw na dzień 31 grudnia 2014 roku jak i na dzień 31 grudnia 2013 roku stanowi najlepszy szacunek kwoty, której zapłata jest prawdopodobna. W przypadku nałożenia jakichkolwiek kar, ich wysokość uzależniona jest od przyszłych zdarzeń, których wynik jest niepewny, zatem w konsekwencji wysokość rezerw może ulec zmianie w okresach przyszłych.

31 Instrumenty finansowe i zasady zarządzania ryzykiem finansowym**31.1 Cele i zasady zarządzania ryzykiem finansowym**

W latach objętych niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupa Kapitałowa PKP CARGO narażona była na następujące typy ryzyka finansowego:

- a) ryzyko płynności.
- b) ryzyko rynkowe, w tym:
 - ryzyko walutowe;
 - ryzyko stopy procentowej;
- c) ryzyko kredytowe.

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

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

Zgodnie z obowiązującą w Grupie Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Grupa stosowała w 2014 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN.

Spółka zależna PS Trade Trans Sp. z o.o. stosuje rachunkowość zabezpieczeń. W celu zarządzania ryzykiem walutowym spółka ta wykorzystuje instrumenty finansowe, przede wszystkim transakcje terminowej sprzedaży walut NDF. Poza zabezpieczaniem transakcji w walutach obcych spółka ta stosuje również zabezpieczenia zmiennej stopy procentowej dla swoich kredytów inwestycyjnych oraz zobowiązań z tytułu leasingu. W tym celu zawarła transakcje terminowe typu IRS na stopę procentową.

Szczegóły dotyczące zarządzania ryzykiem płynności, ryzykiem walutowym, ryzykiem stopy procentowej oraz ryzykiem kredytowym zostały zawarte odpowiednio w notach 31.6, 31.3., 31.4., 31.5.

31.2 Zarządzanie kapitałem własnym

Grupa Kapitałowa PKP CARGO zgodnie z prowadzoną przez siebie polityką oraz założeniami wynikającymi z zawartych przez Jednostkę dominującą umów kredytowych dopuszcza maksymalny poziom zadłużenia do wysokości 60% sumy bilansowej (tym samym poziom kapitału własnego nie może być niższy niż 40% sumy bilansowej). Poziom zadłużenia jest przez Jednostkę dominującą monitorowany na koniec każdego kwartału.

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

| | Stan na 31/12/2014 tys. PLN | Stan na 31/12/2013 tys. PLN |
|--|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Kapitał (i) | 3 394 172 | 3 508 894 |
| Zadłużenie (ii) | 2 249 794 | 2 234 722 |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | (429 178) | (263 700) |
| Zadłużenie netto | <u>1 820 616</u> | <u>1 971 022</u> |
| | | |
| Suma bilansowa | <u>5 643 966</u> | <u>5 743 616</u> |
| | | |
| Stosunek zadłużenia netto do sumy bilansowej | 32% | 34% |

(i) Grupa jako kapitał rozumie kapitały własne

(ii) Zadłużenie rozumiane jest jako zadłużenie długo- i krótkoterminowe

| Instrumenty finansowe w podziale na kategorie | Stan na 31/12/2014 tys. PLN | Stan na 31/12/2013 tys. PLN |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Aktywa finansowe | | |
| Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy | - | 2 224 |
| Instrumenty finansowe zabezpieczające | - | 163 |
| Pożyczki i należności | 1 233 169 | 1 529 135 |
| Razem aktywa według kategorii | <u>1 233 169</u> | <u>1 531 522</u> |
| | | |
| Zobowiązania finansowe | | |
| Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik finansowy | 633 | - |
| Zobowiązania z tytułu instrumentów pochodnych wyznaczone jako instrumenty zabezpieczające - rachunkowość zabezpieczeń | 3 301 | 306 |
| Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu | 683 002 | 688 810 |
| Instrumenty finansowe zabezpieczające | | |
| Zobowiązania wyłączone z zakresu MSR 39 (leasing finansowy) | 318 578 | 428 926 |
| Razem zobowiązania według kategorii | <u>1 005 514</u> | <u>1 118 042</u> |

| Instrumenty finansowe w podziale na klasy | Stan na | Stan na |
|---|------------------|------------------|
| | 31/12/2014 | 31/12/2013 |
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Należności handlowe | 497 577 | 555 032 |
| Należności ze sprzedaży majątku trwałego | - | 21 325 |
| Udzielone pożyczki | 4 999 | 5 044 |
| Należności z tytułu PGP | - | 79 614 |
| Lokaty bankowe | 301 415 | 604 420 |
| Środki pieniężne | 429 178 | 263 700 |
| Aktywa z wyceny instrumentów pochodnych i wbudowanych, w tym: | | |
| Instrumenty pochodne - zabezpieczenie przepływów pieniężnych | - | 163 |
| Instrumenty pochodne - przeznaczone do obrotu | - | 2 224 |
| Razem aktywa finansowe | 1 233 169 | 1 531 522 |
| Kredyty i pożyczki | 300 200 | 194 775 |
| Zobowiązania handlowe | 248 117 | 290 169 |
| Zobowiązania z tytułu nabycia majątku trwałego | 134 685 | 203 866 |
| Leasing finansowy | 318 578 | 428 926 |
| Wycena instrumentów pochodnych i wbudowanych, w tym: | | |
| Instrumenty pochodne - zabezpieczenie przepływów pieniężnych | 3 301 | 306 |
| Instrumenty pochodne - przeznaczone do obrotu | 633 | - |
| Razem zobowiązania finansowe | 1 005 514 | 1 118 042 |

31.3 Zarządzanie ryzykiem walutowym

W okresie objętym niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupa narażona była na ryzyko walutowe wynikające z należności, środków pieniężnych oraz zobowiązań. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania z tytułu leasingu krótko- oraz długoterminowego.

Z tytułu wyceny bilansowej należności i zobowiązań wyrażonych w walutach obcych, jak i realizacji rozliczeń w walutach obcych zarówno po stronie należności jak i zobowiązań powstają przychody (dodatnie różnice kursowe) i koszty (ujemne różnice kursowe). Wartości przychodów i kosztów ulegają wahaniom w ciągu roku, co spowodowane jest zmianą kursów.

Z uwagi na swój długi okres zapadalności, zobowiązania leasingowe krótko- i długoterminowe denominowane w EUR oraz w CHF mają w wyniku finansowym największy udział w przychodach i kosztach finansowych jak również powodują dużą zmienność w wyniku Grupy na poziomie kosztów i przychodów finansowych z tytułu niezrealizowanych różnic kursowych.

W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy Grupy są przedmiotem działań zabezpieczających.

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż przychody ze sprzedaży w walucie EUR w pewnym stopniu równoważą koszty w tej samej walucie. Celem stosowania przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto narażonej na zmianę wartości w PLN.

Wartość bilansowa aktywów oraz zobowiązań pieniężnych Grupy denominowanych w walutach obcych na dzień bilansowy przedstawia się następująco:

| | Aktywa | | Pasywa | |
|-----------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | Stan na 31/12/2014 tys. PLN | Stan na 31/12/2013 tys. PLN | Stan na 31/12/2014 tys. PLN | Stan na 31/12/2013 tys. PLN |
| USD | 1 421 | 965 | 2 840 | 2 565 |
| EUR | 73 864 | 79 589 | 167 004 | 202 708 |
| CHF | 589 | 744 | 73 817 | 123 204 |
| CZK | - | - | 1 003 | 811 |
| GBP | 2 | - | - | - |
| Pozostałe | - | 96 | - | 247 |

31.3.1 Wrażliwość na ryzyko walutowe

Grupa narażona była w 2014 i 2013 roku na ryzyko walutowe zarówno po stronie należności jak i po stronie zobowiązań. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania wynikające z tytułu leasingu, zarówno krótko- jak i długoterminowe.

Z uwagi na swój długi okres zapadalności największy udział w przychodach i kosztach finansowych mają zobowiązania leasingowe denominowane w EUR oraz w CHF. Powodują one dużą zmienność w wyniku Grupy na poziomie kosztów i przychodów finansowych z tytułu niezrealizowanych różnic kursowych. Poniżej zaprezentowano efekt brutto (przed podatkiem) analizy wrażliwości:

Analiza wrażliwości na ryzyko walutowe

| Stan na 31.12.2014 | | Ryzyko walutowe | | Ryzyko walutowe | | Ryzyko walutowe | | Ryzyko walutowe | | |
|---|----------------------------|-----------------|------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|-----------|--|
| Pozycja w sprawozdaniu finansowym | wartość pozycji w tys. PLN | USD/PLN | | EUR/PLN | | CHF/PLN | | CZK/PLN | | |
| | | wpływ na wynik | | wpływ na wynik | | wpływ na wynik | | wpływ na wynik | | |
| | | +15% | -15% | +5% | -5% | +5% | -5% | +5% | -5% | |
| AKTYWA | | | | | | | | | | |
| Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności | 67 838 | 196 | (196) | 3 297 | (3 297) | 29 | (29) | - | - | |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | 8 039 | - | - | 396 | (396) | - | - | - | - | |
| PASYWA | | | | | | | | | | |
| Zobowiązania długoterminowe | | | | | | | | | | |
| Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 98 215 | - | - | (4 875) | 4 875 | (36) | 36 | - | - | |
| Zobowiązania krótkoterminowe | | | | | | | | | | |
| Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 112 125 | - | - | (2 139) | 2 139 | (3 468) | 3 468 | - | - | |
| Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania | 34 323 | (426) | 426 | (1 337) | 1 337 | (187) | 187 | (50) | 50 | |
| Łączny efekt brutto | | (230) | 230 | (4 658) | 4 658 | (3 662) | 3 662 | (50) | 50 | |

| Stan na 31.12.2013 | | Ryzyko walutowe | | Ryzyko walutowe | | Ryzyko walutowe | | Ryzyko walutowe | |
|---|----------------------------|-----------------|------------|-----------------|--------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------|
| Pozycja w sprawozdaniu finansowym | wartość pozycji w tys. PLN | USD/PLN | | EUR/PLN | | CHF/PLN | | CZK/PLN | |
| | | wpływ na wynik | | wpływ na wynik | | wpływ na wynik | | wpływ na wynik | |
| | | +15% | -15% | +8% | -8% | +25% | -25% | +7% | -7% |
| AKTYWA | | | | | | | | | |
| Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności | 70 609 | 89 | (89) | 5 540 | (5 540) | 185 | (185) | - | - |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | 10 785 | 71 | (71) | 827 | (827) | 1 | (1) | 6 | (6) |
| PASYWA | | | | | | | | | |
| Zobowiązania długoterminowe | | | | | | | | | |
| Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 203 001 | - | - | (10 904) | 10 904 | (16 677) | 16 677 | - | - |
| Zobowiązania krótkoterminowe | | | | | | | | | |
| Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 95 604 | - | - | (3 467) | 3 467 | (13 066) | 13 066 | - | - |
| Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania | 30 930 | (383) | 383 | (1 878) | 1 878 | (1 058) | 1 058 | (57) | 57 |
| Łączny efekt brutto | | (223) | 223 | (9 882) | 9 882 | (30 615) | 30 615 | (51) | 51 |

31.3.2 Terminowe transakcje walutowe

Do zarządzania ryzykiem kursowym w 2014 i 2013 roku Grupa Kapitałowa PKP CARGO stosowała terminowe transakcje typu forward na parze EUR/PLN.

Szczegóły zarządzania ryzykiem walutowym w Grupie zostały zawarte w Nocie 31.3.

Poniższe tabele przedstawiają zestawienie walutowych kontraktów forward niezrealizowanych odpowiednio na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz 31 grudnia 2013 roku:

Stan na 31 grudnia 2014 roku:

| Podmiot | Typ transakcji | Liczba otwartych transakcji | Data zawarcia transakcji | Data rozliczenia transakcji | Para walut | Kwota w walucie bazowej | Kwota w walucie zmiennej | Wartość godziwa (*) |
|-------------|----------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------|-------------------------|--------------------------|---------------------|
| BZ WBK | forward | 14 | 02.2014-10.2014 | 01.2015-10.2015 | EUR/PLN | 3 200 | 13 646 | (98) |
| mBANK | forward | 31 | 02.2014-12.2014 | 01.2015-12.2015 | EUR/PLN | 4 650 | 19 861 | (104) |
| Millenium | forward | 9 | 03.2014-05.2014 | 01.2015-04.2015 | EUR/PLN | 1 700 | 7 273 | 1 |
| Pekao | forward | 23 | 05.2014-12.2014 | 03.2015-12.2015 | EUR/PLN | 4 550 | 19 359 | (218) |
| PKO BP | forward | 28 | 07.2014-12.2014 | 05.2015-12.2015 | EUR/PLN | 5 350 | 22 880 | (183) |
| RCB | forward | 6 | 04.2014-05.2014 | 01.2015-03.2015 | EUR/PLN | 1 800 | 7 666 | (31) |
| Suma | | | | | | 21 250 | 90 685 | (633) |

Stan na 31 grudnia 2013 roku

| Podmiot | Typ transakcji | Liczba otwartych transakcji | Data zawarcia transakcji | Data rozliczenia transakcji | Para walut | Kwota w walucie bazowej | Kwota w walucie zmiennej | Wartość godziwa (*) |
|-------------|----------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------|-------------------------|--------------------------|---------------------|
| BZ WBK | forward | 22 | 05.2013 -11.2013 | 01.2014 -09.2014 | EUR/PLN | 6 750 | 28 801 | 603 |
| mBANK | forward | 16 | 06.2013 -11.2013 | 01.2014 -11.2014 | EUR/PLN | 6 400 | 27 777 | 1 000 |
| Millenium | forward | 6 | 11.2013 | 05.2014 -07.2014 | EUR/PLN | 1 800 | 7 612 | 63 |
| Pekao | forward | 24 | 07.2013 -11.2013 | 01.2014 -10.2014 | EUR/PLN | 5 400 | 23 167 | 516 |
| RCB | forward | 6 | 11.2013 | 08.2014 -10.2014 | EUR/PLN | 1 800 | 7 641 | 43 |
| Suma | | | | | | 22 150 | 94 998 | 2 224 |

(*) wartość godziwa spotów i 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. Według hierarchii wartości godziwej jest to poziom 2.

31.3.3 Rachunkowość zabezpieczeń w procesie zarządzania ryzykiem walutowym

W celu zaprezentowania efektów transakcji zabezpieczających zgodnie z ich treścią ekonomiczną w ramach Grupy (w spółce zależnej PS Trade Trans Sp. z o.o.) jest stosowana rachunkowość zabezpieczeń. W procesie zarządzania ryzykiem walutowym Grupa wykorzystuje instrumenty finansowe (przede wszystkim transakcje terminowe sprzedaży walut NDF).

Na dzień bilansowy Grupa posiadała otwarte transakcje terminowe zabezpieczające przychody ze sprzedaży w walutach obcych. W wyniku przeprowadzenia testu na efektywność zabezpieczeń, dla poniższych instrumentów (NDF) wycena została odniesiona na kapitał własny Grupy.

Stan na 31 grudnia 2014 roku:

| Podmiot | Typ transakcji | Liczba otwartych transakcji | Data zawarcia transakcji | Data rozliczenia transakcji | Para walut | Kwota w walucie bazowej | Kwota w walucie zmiennej | Wartość godziwa * |
|---------------|----------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------|-------------------------|--------------------------|-------------------|
| mBANK | forward | 1 | 1.2014 | 1.2015 | EUR/PLN | 500 | 2 131 | (9) |
| Pekao | forward | 2 | 1.2014 | 1.2015 | EUR/PLN | 575 | 2 451 | (6) |
| Citi Handlowy | forward | 1 | 1.2014 | 1.2015 | EUR/PLN | 120 | 511 | (2) |
| Suma | | | | | | 1 195 | 5 093 | (17) |

Stan na 31 grudnia 2013 roku:

| Podmiot | Typ transakcji | Liczba otwartych transakcji | Data zawarcia transakcji | Data rozliczenia transakcji | Para walut | Kwota w walucie bazowej | Kwota w walucie zmiennej | Wartość godziwa * |
|---------------|----------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------|-------------------------|--------------------------|-------------------|
| Citi Handlowy | forward | 1 | 01.2013 | 01.2014 | EUR/PLN | 500 | 2 074 | 48 |
| Pekao | forward | 7 | 01.2013 - 05.2013 | 01.2014 - 05.2014 | EUR/PLN | 1 630 | 6 760 | 115 |
| Suma | | | | | | 2 130 | 8 834 | 163 |

(*) 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. Według hierarchii wartości godziwej jest to poziom 2.

31.4 Zarządzanie ryzykiem stóp procentowych

Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez Grupę w 2014 roku stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane najczęściej na okres od kilku dni do ok. 5 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Grupy. Średnia ważona stopa procentowa lokat terminowych w 2014 roku wyniosła 2,96% wobec 3,10% w 2013 roku (konsekwencja obniżki stóp procentowych przez Radę Polityki Pieniężnej). Ponadto Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 1M, 3M, 6M, natomiast dla umów denominowanych w CHF – LIBOR 6M CHF. Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach 1 miesiąc, 3 miesiące, 6 miesięcy, w zależności od umowy.

Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M i WIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizuje się poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych.

Jednocześnie zgodnie z obowiązującą w Grupie Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, Grupa w 2014 roku i w 2013 roku stosowała transakcje zarządzania ryzykiem stopy procentowej tzw. IRS. Ze względu na posiadane finansowanie zewnętrzne oparte o zmienne stopy procentowe, Grupa zawarła transakcje IRS jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla części kredytów oraz zobowiązań z tytułu leasingu wyrażonych w PLN.

31.4.1 Wrażliwość na wahania stóp procentowych

Przedstawione poniżej analizy wrażliwości oparto o stopień narażenia na ryzyko stóp procentowych pozostałych instrumentów finansowych na dzień bilansowy. W przypadku zobowiązań o oprocentowaniu zmiennym zakłada się na potrzeby analizy, że kwota zobowiązań niespłaconych na dzień bilansowy była niezapłacona przez cały rok. W sprawozdaniach wewnętrznych dotyczących ryzyka stopy procentowej dla kluczowych członków kierownictwa wykorzystuje się wahania w górę i w dół o 100 punktów bazowych w przypadku stóp opartych o WIBOR i 70 punktów bazowych dla pozostałych stóp procentowych. Wyniki przedstawione w poniższej tabeli odzwierciedlają ocenę kierownictwa dotyczącą prawdopodobnej zmiany stóp procentowych.

Wyniki analizy przedstawiono jako efekt brutto (przed podatkiem):

| Stan na 31.12.2014 | | Ryzyko stopy procentowej | | Ryzyko stopy procentowej | | Ryzyko stopy procentowej | |
|---|----------------------------|--------------------------|----------------|--------------------------|--------------|--------------------------|------------|
| Pozycja w sprawozdaniu finansowym | Wartość pozycji w tys. PLN | WIBOR | | EURIBOR | | LIBOR | |
| | | wpływ na wynik | | wpływ na wynik | | wpływ na wynik | |
| | | + 100 pb | - 100 pb | + 70 pb | - 70 pb | + 70 pb | - 70 pb |
| AKTYWA | | | | | | | |
| Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe | 30 | - | - | - | - | - | - |
| Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe | 306 383 | 3 085 | (3 085) | - | - | - | - |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | 428 184 | 4 801 | (4 801) | - | - | - | - |
| PASYWA | | | | | | | |
| Zobowiązania długoterminowe | | | | | | | |
| Długoterminowe pożyczki i kredyty bankowe | 208 077 | (2 081) | 2 081 | - | - | - | - |
| Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 190 836 | (926) | 926 | (683) | 683 | (5) | 5 |
| Zobowiązania krótkoterminowe | | | | | | | |
| Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe | 92 124 | (921) | 921 | - | - | - | - |
| Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 127 742 | (194) | 194 | (318) | 318 | (462) | 462 |
| Łączny efekt brutto | | 3 764 | (3 764) | (1 001) | 1 001 | (467) | 467 |

| Stan na 31.12.2013 | | Ryzyko stopy procentowej | | Ryzyko stopy procentowej | | Ryzyko stopy procentowej | |
|---|----------------------------|--------------------------|----------------|--------------------------|--------------|--------------------------|------------|
| Pozycja w sprawozdaniu finansowym | wartość pozycji w tys. PLN | WIBOR | | EURIBOR | | LIBOR | |
| | | wpływ na wynik | | wpływ na wynik | | wpływ na wynik | |
| | | + 100 pb | - 100 pb | + 70 pb | - 70 pb | + 70 pb | - 70 pb |
| AKTYWA | | | | | | | |
| Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe | 61 | - | - | - | - | - | - |
| Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe | 689 017 | 6 890 | (6 890) | - | - | - | - |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | 263 700 | 1 643 | (1 643) | 36 | (36) | - | - |
| PASYWA | | | | | | | |
| Zobowiązania długoterminowe | | | | | | | |
| Długoterminowe pożyczki i kredyty bankowe | 121 558 | (1 216) | 1 216 | - | - | - | - |
| Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 313 137 | (1 087) | 1 087 | (797) | 797 | (467) | 467 |
| Zobowiązania krótkoterminowe | | | | | | | |
| Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe | 73 217 | (732) | 732 | - | - | - | - |
| Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 115 790 | (190) | 190 | (273) | 273 | (366) | 366 |
| Łączny efekt brutto | | 5 308 | (5 308) | (1 034) | 1 034 | (833) | 833 |

31.4.2 Transakcje otwarte na stopę procentową

W celu zaprezentowania efektów transakcji zabezpieczających zgodnie z ich treścią ekonomiczną Grupa (w spółce zależnej PS Trade Trans Sp. z o.o.) stosowała rachunkowość zabezpieczeń. W procesie zarządzania ryzykiem stopy procentowej Grupa wykorzystuje instrumenty finansowe IRS (wymiany strumienia odsetek swap).

Transakcje te zabezpieczają zmienne oprocentowanie kredytów inwestycyjnych oraz zobowiązań z tytułu leasingu. W wyniku przeprowadzenia testu na efektywność zabezpieczeń, dla poniższych instrumentów (IRS) wycena została odniesiona na kapitał własny Grupy.

Stan na 31 grudnia 2014 roku:

| Podmiot | Typ transakcji | Data zawarcia transakcji | Początek okresu | Koniec okresu | Kwota nominalna tys. PLN | Spółka płaci | Spółka otrzymuje | Wartość godziwa (*) tys. PLN |
|-----------------------|----------------|--------------------------|-----------------|---------------|--------------------------|--------------|------------------|------------------------------|
| Pekao | IRS | 31-10-2006 | 31-12-2014 | 31-12-2015 | 10 880 | 5,24% | WIBOR 1M + marża | (414) |
| Citi Handlowy | IRS | 09-04-2013 | 31-12-2014 | 01-05-2018 | 74 776 | 3,33% | WIBOR 1M + marża | (2 869) |
| SUMA | | | | | | | | (3 283) |
| w tym dodatnia | | | | | | | | - |
| w tym ujemna | | | | | | | | (3 283) |

Stan na 31 grudnia 2013 roku:

| Podmiot | Typ transakcji | Data zawarcia transakcji | Początek okresu | Koniec okresu | Kwota nominalna tys. PLN | Spółka płaci | Spółka otrzymuje | Wartość godziwa (*) tys. PLN |
|-----------------------|----------------|--------------------------|-----------------|---------------|--------------------------|--------------|------------------|------------------------------|
| Pekao | IRS | 31-10-2006 | 2013-12-31 | 31-12-2015 | 10 880 | 5,24% | WIBOR 1M + marża | (503) |
| Citi Handlowy | IRS | 09-04-2013 | 2013-12-31 | 01-05-2018 | 74 776 | 3,33% | WIBOR 1M + marża | 197 |
| SUMA | | | | | | | | (306) |
| w tym dodatnia | | | | | | | | 197 |
| w tym ujemna | | | | | | | | (503) |

(*) wartość godziwa transakcji terminowych na stopę procentową ustalana jest w oparciu o zdyskontowane przyszłe przepływy z tytułu zawartych transakcji oparciu kalkulowane w o różnicę między ceną terminową a ceną transakcyjną.

31.5 Zarządzanie ryzykiem kredytowym

Grupa prowadząc działalność handlową realizuje sprzedaż usług dla podmiotów gospodarczych z odroczonym terminem płatności, w wyniku czego może powstać ryzyko nieotrzymania należności od kontrahentów za zrealizowane usługi. W celu zminimalizowania ryzyka kredytowego Grupa zarządza ryzykiem poprzez obowiązującą procedurę oceny wiarygodności kredytowej klienta. Ocena ta jest przeprowadzana w stosunku do wszystkich klientów, którzy korzystają z odroczonego terminu płatności. Grupa w ramach wewnętrznej polityki warunkuje stosowanie odroczonego terminu płatności, w przypadku akceptowalnej kondycji kontrahenta oraz pozytywnej historii współpracy.

Należności kontrahentów są regularnie monitorowane. W przypadku wystąpienia należności przeterminowanych zgodnie z obowiązującymi procedurami następuje wstrzymanie dostawy usług i uruchamiane są procedury windykacji.

Koncentracja ryzyka związanego z należnościami z tytułu dostaw i usług jest ograniczona ze względu na dużą liczbę kontrahentów z kredytem kupieckim rozproszonych w różnych sektorach gospodarki. Ponadto w celu zmniejszenia ryzyka nieodzyskania należności z tytułu dostaw i usług Grupa przyjmuje od swoich odbiorców zabezpieczenie w postaci między innymi: gwarancji bankowych/ubezpieczeniowych, cesji z kontraktów, blokad na rachunkach bankowych oraz weksli.

Maksymalna ekspozycja na ryzyko kredytowe reprezentowana przez salda bilansowe należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności wynosi 502.576 tysięcy złotych. Ekspozycja ta jest ograniczona przez zabezpieczenia ustanowione na rzecz Grupy (w postaci między innymi gwarancji bankowych/ ubezpieczeniowych, kaucji gwarancyjnych).

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

31.6 Zarządzanie ryzykiem płynności

Grupa może być narażona na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych netto (zobowiązania krótkoterminowe bez rezerw krótkoterminowych). Na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz na dzień 31 grudnia 2013 roku wskaźnik płynności bieżącej został przedstawiony w tabeli poniżej. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej krótkoterminowej płynności finansowej Grupa posiadała kredyty w rachunku bieżącym. Dodatkowo dla zabezpieczenia długoterminowej płynności finansowej Grupa korzystała z kredytów inwestycyjnych oraz leasingu (finansowanie inwestycji rzeczowych).

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Aktywa obrotowe | 1 408 307 | 1 676 161 |
| Zobowiązania krótkoterminowe | 1 113 938 | 1 067 986 |
| Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych | (334 844) | (176 461) |
| Pozostałe rezerwy krótkoterminowe | (24 214) | (26 127) |
| Zobowiązania krótkoterminowe netto | <u>754 880</u> | <u>865 398</u> |
| Wskaźnik płynności bieżącej | <u>1,87</u> | <u>1,94</u> |

Informacja odnośnie dostępnych źródeł finansowania zewnętrznego została zaprezentowana w Nocie 25.1.

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

| 31 grudnia 2014 roku | Poniżej 3 miesiący | Od 3 do 12 miesiący | Od 1 roku do 5 lat | Powyżej | Razem |
|---|-----------------------|------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| Oprocentowane kredyty i pożyczki | 22 756 | 76 570 | 211 847 | 5 969 | 317 142 |
| Zobowiązania z tytułu dostaw i usług | 247 204 | 849 | 63 | - | 248 116 |
| Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych | 39 809 | 37 699 | 71 044 | - | 148 552 |
| Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego | 40 492 | 97 170 | 161 747 | 48 136 | 347 545 |
| Pozostałe zobowiązania finansowe | 3 934 | - | - | - | 3 934 |
| łącznie | <u>354 195</u> | <u>212 288</u> | <u>444 701</u> | <u>54 105</u> | <u>1 065 289</u> |

| 31 grudnia 2013 roku | Poniżej 3 miesiący | Od 3 do 12 miesiący | Od 1 roku do 5 lat | Powyżej | Razem |
|---|-----------------------|------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| Oprocentowane kredyty i pożyczki | 26 727 | 51 984 | 126 798 | - | 205 509 |
| Zobowiązania z tytułu dostaw i usług | 289 366 | 242 | 561 | - | 290 169 |
| Zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych | 59 582 | 38 386 | 121 274 | - | 219 242 |
| Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego | 36 077 | 93 016 | 280 892 | 61 434 | 471 419 |
| Pozostałe zobowiązania finansowe | 306 | - | - | - | 306 |
| łącznie | <u>412 058</u> | <u>183 628</u> | <u>529 525</u> | <u>61 434</u> | <u>1 186 645</u> |

31.7 Wartość godziwa instrumentów finansowych

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej, wartości bilansowe aktywów i zobowiązań finansowych ujętych w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym są przybliżeniem ich wartości godziwej. Tabela poniżej przedstawia porównanie wartości bilansowej i wartości godziwej oraz wyjaśnia, dla których pozycji brakuje informacji dotyczącej wartości godziwej.

| Stan na 31/12/2014 | Wartość bilansowa | Poziom 1 | Poziom 2 | Poziom 3 |
|--|-------------------|----------|-----------------------------|----------|
| | tys. PLN | tys. PLN | Wartość godziwa tys. PLN | tys. PLN |
| Aktywa finansowe | | | | |
| <i>Pożyczki i należności:</i> | 1 233 169 | - | 1 233 169 | - |
| Należności handlowe | 497 577 | - | 497 577 | - |
| Udzielone pożyczki | 4 999 | - | 4 999 | - |
| Lokaty bankowe | 301 415 | - | 301 415 | - |
| Środki pieniężne | 429 178 | - | 429 178 | - |
| Zobowiązania finansowe | | | | |
| <i>Zobowiązania finansowe wyceniane w WGPW</i> | 633 | - | 633 | - |
| Instrumenty pochodne - forward ¹⁾ | 633 | | 633 | |
| <i>Zobowiązania finansowe wyceniane po zamortyzowanym koszcie:</i> | 683 002 | - | 683 002 | - |
| Kredyty i pożyczki | 300 200 | - | 300 200 | - |
| Zobowiązania handlowe | 248 117 | - | 248 117 | - |
| Zobowiązania z tytułu nabycia majątku trwałego | 134 685 | - | 134 685 | - |
| <i>Instrumenty pochodne - zabezpieczenie przepływów pieniężnych²⁾</i> | 3 301 | - | 3 301 | - |
| <i>Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego³⁾</i> | 318 578 | - | 318 578 | - |

| Stan na 31/12/2013 | Wartość bilansowa tys. PLN | Poziom 1 | Poziom 2 | Poziom 3 | |
|--|----------------------------------|----------|------------------|----------|----------|
| | | tys. PLN | Wartość godziwa | | tys. PLN |
| | | | tys. PLN | tys. PLN | |
| Aktywa finansowe | | | | | |
| <i>Aktywa finansowe wyceniane w WGPW:</i> | 2 224 | - | 2 224 | - | |
| Instrumenty pochodne - forward 1) | 2 224 | - | 2 224 | - | |
| <i>Pożyczki i należności:</i> | 1 529 135 | | 1 529 135 | | |
| Należności handlowe | 555 032 | - | 555 032 | - | |
| Należności ze sprzedaży majątku trwałego | 21 325 | - | 21 325 | - | |
| Udzielone pożyczki | 5 044 | - | 5 044 | - | |
| Należności z tytułu PGP | 79 614 | - | 79 614 | - | |
| Lokaty bankowe | 604 420 | - | 604 420 | - | |
| Środki pieniężne | 263 700 | - | 263 700 | - | |
| <i>Instrumenty pochodne - zabezpieczenie przepływów pieniężnych²⁾</i> | 163 | - | 163 | - | |
| Zobowiązania finansowe | | | | | |
| <i>Zobowiązania finansowe wyceniane po zamortyzowanym koszcie:</i> | 688 810 | | 688 810 | | |
| Kredyty i pożyczki | 194 775 | - | 194 775 | - | |
| Zobowiązania handlowe | 290 169 | - | 290 169 | - | |
| Zobowiązania z tytułu nabycia majątku trwałego | 203 866 | - | 203 866 | - | |
| <i>Instrumenty pochodne - zabezpieczenie przepływów pieniężnych²⁾</i> | 306 | - | 306 | - | |
| <i>Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego³⁾</i> | 428 926 | - | 428 926 | - | |

¹⁾ Wartość godziwa spotów i 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. Według hierarchii wartości godziwej jest to poziom 2

²⁾ Wartość godziwa transakcji terminowych na stopę procentową ustalana jest w oparciu o zdyskontowane przyszłe przepływy z tytułu zawartych transakcji oparciu kalkulowane w o różnicę między ceną terminową a cena transakcyjną. Wartość godziwa jest kalkulowana i dyskontowana przez bank według WIBOR 1M. Według hierarchii wartości godziwej jest to poziom 2

³⁾ Wartość godziwa zobowiązań leasingowych określa się zgodnie z w oparciu o analizę zdyskontowanych przepływów pieniężnych.

32 Transakcje z podmiotami powiązanymi

Transakcje między Grupą a jej jednostkami zależnymi będącymi podmiotami Grupy zostały wyeliminowane w trakcie konsolidacji i nie wykazano ich w niniejszej Nocie. Szczegółowe informacje o transakcjach między Grupą a pozostałymi stronami powiązanymi przedstawiono poniżej.

32.1 Transakcje handlowe

W okresie objętym niniejszym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym spółki należące do Grupy zawarły następujące transakcje handlowe ze stronami powiązanymi:

| | Rok 2014 | | | |
|--|-------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|--|
| | Sprzedaż podmiotom powiązanym | Zakupy od podmiotów powiązanych | Należności od podmiotów powiązanych | Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych |
| | PLN | PLN | PLN | PLN |
| Jednostka dominująca (PKP S.A.) | (478) | 103 828 | 1 026 | 6 584 |
| Jednostki zależne / współzależne | 5 848 | 7 137 | 2 160 | 530 |
| Jednostki stowarzyszone | 6 859 | 1 909 | 315 | - |
| Pozostałe podmioty powiązane z grupy PKP S.A. | 65 122 | 1 262 166 | 9 971 | 86 556 |

| | Rok 2013 | | | |
|--|-------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|--|
| | Sprzedaż podmiotom powiązanym | Zakupy od podmiotów powiązanych | Należności od podmiotów powiązanych | Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych |
| | PLN | PLN | PLN | PLN |
| Jednostka dominująca (PKP S.A.) | 23 402 | 94 970 | 22 447 | 7 961 |
| Jednostki zależne / współzależne | 17 141 | 27 810 | 2 515 | 375 |
| Jednostki stowarzyszone | 9 620 | - | - | 3 |
| Pozostałe podmioty powiązane z grupy PKP S.A. | 99 655 | 1 575 968 | 9 565 | 124 353 |

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

Transakcje sprzedaży z pozostałymi podmiotami powiązanymi grupy PKP S.A. obejmowały m. in. obsługę trakcyjną pociągów, wynajem lokomotyw wraz z obsługą, usługi w zakresie przeprowadzania rozliczeń finansowych z obcymi KPP, usługi w zakresie utrzymania taboru kolejowego, podnajem nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały m. in. dostęp do infrastruktury kolejowej, dzierżawę nieruchomości, dostawę mediów, utrzymanie urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, zakup energii elektrycznej, zakup usług utrzymania sieci, eksploatację systemów informatycznych, zakup ulg przejazdowych dla pracowników, emerytów i rencistów.

Oprócz transakcji handlowych Jednostka dominująca udzieliła poręczeń dla spółek zależnych opisanych w Nocie 36.

Wszystkie transakcje były dokonywane na warunkach rynkowych.

32.2 Wynagrodzenia członków naczelnego kierownictwa

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| Wynagrodzenia członków Zarządu Jednostki dominującej przedstawiały się następująco: | tys. PLN | tys. PLN |
| Świadczenia krótkoterminowe | 2 763 | 1 909 |
| Świadczenia po okresie zatrudnienia | 855 | - |
| Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy | 631 | 896 |
| Razem | 4 249 | 2 805 |
| Wynagrodzenia członków Rady Nadzorczej Jednostki dominującej przedstawiały się następująco: | tys. PLN | tys. PLN |
| Świadczenia krótkoterminowe | 837 | 332 |
| Razem | 837 | 332 |
| Wynagrodzenia pozostałych członków naczelnego kierownictwa Jednostki dominującej (Pełnomocników-Dyrektorów Zarządzających) przedstawiały się następująco: | tys. PLN | tys. PLN |
| Świadczenia krótkoterminowe | 1 422 | 665 |
| Płatności na bazie akcji własnych | 11 | - |
| Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy | 19 | - |
| Razem | 1 452 | 665 |
| Wynagrodzenia członków Zarządów Jednostek zależnych przedstawiały się następująco: | tys. PLN | tys. PLN |
| Świadczenia krótkoterminowe | 4 412 | 6 760 |
| Świadczenia po okresie zatrudnienia | 1 576 | - |
| Pozostałe świadczenia długoterminowe | - | 17 |
| Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy | 118 | 153 |
| Razem | 6 106 | 6 930 |
| Wynagrodzenia członków Rad Nadzorczych Jednostek zależnych przedstawiały się następująco: | tys. PLN | tys. PLN |
| Świadczenia krótkoterminowe | 1 103 | 1 918 |
| Razem | 1 103 | 1 918 |

W ciągu roku 2014 jak i roku 2013 Członkowie Zarządu oraz Członkowie Rady Nadzorczej Jednostki dominującej jak i spółek zależnych Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie udzielili jak i nie otrzymali żadnych pożyczek oraz gwarancji.

33 Umowy leasingu operacyjnego**33.1 Grupa jako leasingobiorca****33.1.1 Warunki leasingu**

Umowy leasingu operacyjnego obejmują w szczególności leasing nieruchomości gruntowych wraz z zabudową oraz leasing lokomotyw. Dodatkowo w niniejszej Nocie uwzględniono zawartą w 2010 roku przez Jednostkę dominującą umowę na wynajem na okres 5 lat nieruchomości biurowej w Katowicach, a także zawarte przez spółki zależne umowy najmu i dzierżawy pomieszczeń biurowych, magazynowych oraz placów i torów przeładunkowych.

33.1.2 Płatności ujęte w kosztach

| | Rok zakończony 31/12/2014 | Rok zakończony 31/12/2013 |
|--|------------------------------|------------------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Minimalne opłaty leasingowe ujęte w kosztach | 80 223 | 96 466 |
| | 80 223 | 96 466 |

33.1.3 Przyszłe minimalne opłaty leasingowe z tytułu nieodwoływalnych umów leasingu operacyjnego

| | Stan na 31/12/2014 | Stan na 31/12/2013 |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|
| | tys. PLN | tys. PLN |
| Do roku | 62 753 | 52 705 |
| Od 1 roku do 5 lat | 15 248 | 18 632 |
| Ponad 5 lat | 11 517 | 14 975 |
| | 89 518 | 86 312 |

34 Zobowiązania do poniesienia wydatków

W maju 2013 roku Jednostka dominująca podpisała umowę z kontrahentem na wykonanie modernizacji 30 sztuk lokomotyw spalinowych serii SM-48. Przedmiotowa umowa jest obecnie stopniowo realizowana, a wartość przyszłego zobowiązania na dzień 31 grudnia 2014 roku wynosi pomiędzy 109,2 a 111,9 miliona złotych, w zależności od spełnienia określonych warunków technicznych. Zgodnie z harmonogramem termin realizacji umowy upływa w lutym 2016 roku.

We wrześniu 2013 roku Jednostka dominująca podpisała umowę z kontrahentem na wykonanie i dostawę 330 nowobudowanych wagonów platform kontenerowych serii Sggrss. Do dnia 31 grudnia 2014 roku Jednostka dominująca odebrała 240 wagonów, pozostała część powinna zostać odebrana w pierwszych miesiącach 2015 roku. Wartość przyszłego zobowiązania z tytułu przedmiotowej umowy na dzień 31 grudnia 2014 roku wynosi 31,8 miliona złotych. Na realizację przedmiotowego projektu Jednostce dominującej przyznane zostało dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego "Infrastruktura i Środowisko", w łącznej wysokości nieprzekraczającej 30% wartości umowy.

Na dzień 31 grudnia 2014 oraz na dzień 31 grudnia 2013 roku jednostki zależne PKP CARGO S.A. nie posiadały istotnych zobowiązań do poniesienia wydatków.

35 Warunkowa umowa nabycia udziałów Advanced World Transport B.V.

W dniu 30 grudnia 2014 roku Jednostka dominująca zawarła z Panem Zdenkiem Bakala („ZB”) oraz The Bakala Trust („ZBT”) umowę dotyczącą nabycia przez Jednostkę dominującą („Umowa Sprzedaży”) 60.000 udziałów („Udziały”) w kapitale zakładowym spółki Advanced World Transport B.V. z siedzibą w Amsterdamie („AWT”), stanowiących 80% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT i uprawniających do wykonywania 80% ogólnej liczby głosów na zgromadzeniu wspólników AWT. Łączna cena nabycia udziałów wynosi 103.200 tysięcy EUR. Przeniesienie własności udziałów i zapłata ceny nastąpi po łącznym spełnieniu określonych warunków zawieszających, w tym po uzyskaniu przez Jednostkę dominującą zgód organów antymonopolowych z Polski, Czech, Słowacji i Niemiec na zawarcie transakcji. Umowa Sprzedaży przewiduje karę umowną w wysokości 10.000 tysięcy EUR w przypadku nie wywiązania się przez jedną ze stron z określonych w Umowie Sprzedaży warunków.

W dniu 10 lutego 2015 roku Jednostka dominująca otrzymała informację od ZB i ZBT o spełnieniu się pierwszego z warunków zawieszających określonych w Umowie Sprzedaży.

36 Zobowiązania warunkowe

| | Stan na 31/12/2014 tys. PLN | Stan na 31/12/2013 tys. PLN |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Poręczenia dla spółek zależnych (i) | 24 518 | 24 951 |
| Gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Grupy PKP CARGO (ii) | 36 431 | 47 539 |
| Postępowania UOKiK (iii) | 9 946 | 9 946 |
| Pozostałe zobowiązania warunkowe (iv) | 75 797 | 35 802 |
| Razem | 146 692 | 118 238 |

(i) Udzielone poręczenia, gwarancje dla spółek zależnych Grupy

Na dzień 31 grudnia 2014 roku obowiązywały poręczenia udzielone przez Jednostkę dominującą dla PKP Cargo Service sp. z o.o. (poręczenie umowy o linię wielowalutową) oraz PKP CARGOTABOR sp. z o.o. (poręczenie umowy leasingu operacyjnego, poręczenie trzech umów kredytowych oraz poręczenie umowy pożyczki).

Na dzień 31 grudnia 2013 roku obowiązywały poręczenia udzielone przez Jednostkę dominującą dla PKP Cargo Service Sp. z o.o. (poręczenie umowy o linię wielowalutową oraz poręczenia w sprawie udostępnienia linii gwarancyjnych), PKP CARGOWAG Sp. z o.o. (poręczenie umowy leasingu operacyjnego oraz poręczenie umowy kredytowej), PKP CARGOLOK Sp z o.o. (poręczenie dwóch kredytów inwestycyjnych) oraz PKP Cargo Tabor Karsznice Sp. z o.o. (poręczenie pożyczki).

(ii) Gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Grupy PKP CARGO

Na dzień 31 grudnia 2014 roku obowiązywały gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Grupy na rzecz kontrahentów handlowych. Gwarancje obejmowały wadia (o wartości 460 tysięcy złotych), gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 31.738 tysięcy złotych), gwarancje płatności (o wartości 4.233 tysięcy złotych).

Na dzień 31 grudnia 2013 roku obowiązywały gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Grupy na rzecz kontrahentów handlowych. Gwarancje obejmowały wadia (o wartości 2.500 tysięcy złotych), gwarancje należytego wykonania umów handlowych (o wartości 42.070 tysięcy złotych) oraz gwarancje płatności (o wartości 2.969 tysięcy złotych).

(iii) Postępowania prowadzone przez UOKiK

Na dzień 31 grudnia 2014 roku oraz 31 grudnia 2013 roku Jednostka dominująca ujmuje jako zobowiązanie warunkowe część rezerwy na UOKiK (9.946 tysięcy złotych), która nie została rozpoznana w rezerwach na zobowiązania. W przypadku negatywnego rozstrzygnięcia sprawy opisanej w Nocie 30, Jednostka dominująca będzie zobowiązana do rozpoznania kosztu z tego tytułu.

W dniu 22 sierpnia 2014 roku Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał informację od Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o dalszym prowadzeniu postępowania antymonopolowego w sprawie nadużywania przez PKP CARGO S.A. pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych (postępowanie w wyniku, którego wydano decyzję nr DOK-3/2009). Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej na dzień 31 grudnia 2014 roku nie ma podstaw do zakończenia przedmiotowego postępowania ponowną decyzją o nałożeniu kary pieniężnej na Jednostkę dominującą. Ze względu na wcześniejszy

etap postępowania, nie można wykluczyć iż w wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń ocena Zarządu może ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

(iv) Pozostałe zobowiązania warunkowe

Pozostałe zobowiązania warunkowe obejmują zawarte przez spółkę zależną PS Trade Trans Sp. z o.o. umowy gwarancyjne z prawem regresu z firmą ubezpieczeniową. Na dzień 31 grudnia 2014 roku wartość zawartych przez PS Trade Trans sp. z o.o. umów ubezpieczeniowych wynosiła 27.100 tysięcy złotych, natomiast na dzień 31 grudnia 2013 - 35.050 tysięcy złotych.

Ponadto, w 2014 roku do Jednostki dominującej wpłynęły wezwania do zapłaty wniesione przez podmioty zewnętrzne. Wartość roszczeń nie przekracza 48.000 tysięcy złotych. Na podstawie przeprowadzonej przez Jednostkę dominującą analizy prawnej przedmiotowych roszczeń Jednostka dominująca oceniła, że na dzień 31 grudnia 2014 roku prawdopodobieństwo wypływu środków pieniężnych w związku z ww. roszczeniami jest znikome. W kolejnych okresach, w wyniku zaistnienia przyszłych zdarzeń, ocena ta może ulec zmianie.

37 Zdarzenia po dniu bilansowym

W dniu 2 lutego 2015 roku Spółka zawarła z KGHM Polska Miedź S.A. z siedzibą w Lubinie („KGHM”) oraz Pol - Miedź Trans sp. z o.o. z siedzibą w Lubinie („PMT”) wstępne niewiążące porozumienie („Porozumienie”) w sprawie potencjalnego objęcia przez Spółkę udziałów w PMT („Transakcja”). W ramach Transakcji Spółka, w zamian za aport w postaci lokomotyw oraz wkładu pieniężnego, obejmie nowe udziały w PMT stanowiące 49% w kapitale zakładowym PMT oraz uprawniające do 49% głosów na zgromadzeniu wspólników PMT. Porozumienie uprawnia Spółkę do przeprowadzenia badania stanu przedsiębiorstwa PMT, a także do złożenia odpowiedniego wniosku do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Intencją stron jest przeprowadzenie Transakcji w drugim kwartale 2015 roku.

W dniu 5 lutego 2015 roku została podpisana umowa nabycia przez Jednostkę dominującą 44,44% udziałów PS Trade Trans Sp. z o.o. od Trade Trans Invest a.s., z siedzibą w Bratysławie. W wyniku tej transakcji Jednostka dominująca stała się właścicielem 100% udziałów PS Trade Trans Sp. z o.o.

W dniu 17 lutego 2015 r. Zarząd Jednostki dominującej PKP CARGO S.A. otrzymał zawiadomienie przesłane przez Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju z siedzibą w Londynie, informujące iż w wyniku zbycia akcji Spółki w transakcji pakietowej zawartej na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie w dniu 11 lutego 2015 r., rozliczonej w dniu 13 lutego 2015 r, zmniejszył on swój udział poniżej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu akcjonariuszy Jednostki dominującej. Przed transakcją Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju posiadał 2 286 008 akcji Jednostki dominującej, stanowiących 5,10% kapitału zakładowego Jednostki dominującej i był uprawniony do 2 286 008 głosów na Walnym Zgromadzeniu, co stanowiło 5,10% ogólnej liczby głosów, po transakcji EBOiR nie posiada żadnych akcji Jednostki dominującej.

38 Zatwierdzenie Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone przez Zarząd Jednostki dominującej oraz ogłoszone do publikacji w dniu 11 marca 2015 roku.

Zarząd Spółki

Adam Purwin
Prezes Zarządu

Jacek Neska
Członek Zarządu

Łukasz Hadyś
Członek Zarządu

Wojciech Derda
Członek Zarządu

Dariusz Browarek
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 11 marca 2015 roku

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI
GRUPY KAPITAŁOWEJ **PKP CARGO**
ZA ROK OBROTOWY 2014

SPIS TREŚCI

| | | |
|--------|---|----|
| 1 | Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO | 4 |
| 2 | Podstawowe informacje o Grupie Kapitałowej PKP CARGO | 5 |
| 2.1. | Struktura organizacyjna Grupy PKP CARGO i opis zmian w organizacji Grupy..... | 6 |
| 2.2. | Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką i Grupą | 9 |
| 2.3. | Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych PKP CARGO S.A. z innymi podmiotami | 11 |
| 3 | Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO | 12 |
| 3.1. | Działalność przewozowa | 12 |
| 3.1.1. | Pozycja Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych | 12 |
| 3.1.2. | Przewozy kolejowe..... | 15 |
| 3.2. | Pozostałe usługi..... | 17 |
| 3.3. | Otoczenie makroekonomiczne | 19 |
| 3.4. | Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia..... | 22 |
| 3.5. | Sezonowość / cykliczność działalności | 22 |
| 3.6. | Informacje dotyczące zatrudnienia | 23 |
| 3.7. | Inwestycje Grupy PKP CARGO | 24 |
| 3.7.1. | Nakłady inwestycyjne | 24 |
| 3.7.2. | Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych | 25 |
| 4 | Analiza sytuacji finansowo – majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO | 26 |
| 4.1. | Podstawowe wielkości ekonomiczno – finansowe..... | 26 |
| 4.1.1. | Sprawozdanie z całkowitych dochodów | 26 |
| 4.1.2. | Charakterystyka struktury aktywów i pasywów | 29 |
| 4.1.3. | Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne | 31 |
| 4.1.4. | Objaśnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi a prognozami wyników | 32 |
| 4.2. | Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Grupy PKP CARGO | 32 |
| 4.2.1. | Opis zdarzeń istotnie wpływających na działalność Grupy PKP CARGO, także po dniu bilansowym | 32 |
| 4.2.2. | Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Grupy PKP CARGO | 38 |
| 4.2.3. | Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Grupę PKP CARGO | 39 |
| 4.2.4. | Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Grupy PKP CARGO | 40 |
| 4.2.5. | Opis perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym..... | 42 |
| 4.3. | Informacje o majątku produkcyjnym | 43 |
| 4.3.1. | Tabor | 43 |
| 4.3.2. | Nieruchomości | 43 |
| 4.4. | Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO | 44 |
| 4.4.1. | Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek | 44 |
| 4.4.2. | Informacje o udzielonych pożyczkach..... | 44 |
| 4.4.3. | Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach | 44 |
| 4.4.4. | Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych | 45 |
| 4.4.5. | Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi | 45 |
| 4.4.6. | Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO..... | 45 |
| 4.4.7. | Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń | 45 |
| 4.4.8. | Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez Grupę PKP CARGO celach i metodach zarządzania ryzykiem finansowym | 50 |
| 4.4.9. | Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Grupy PKP CARGO | 50 |
| 5 | Pozostałe informacje | 51 |
| 5.1. | Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A. | 51 |
| 5.1.1. | Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie wpływów z emisji..... | 51 |
| 5.1.2. | Informacje o umowach mogących w przyszłości wpłynąć na zmianę w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy | 51 |
| 5.1.3. | Nabycie akcji własnych | 51 |
| 5.1.4. | Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych | 51 |
| 5.1.5. | Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących | 52 |
| 5.1.6. | Wyplacone lub zadeklarowane dywidendy..... | 53 |
| 5.2. | Istotne transakcje z podmiotami powiązanymi | 53 |
| 5.3. | Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej | 53 |

| | | |
|--------|---|----|
| 5.4. | Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju | 53 |
| 5.5. | Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego | 54 |
| 5.6. | Informacja o wynagrodzeniach osób zarządzających i nadzorujących PKP CARGO S.A. | 55 |
| 5.6.1. | Wartość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych | 55 |
| 5.6.2. | Umowy zawarte między PKP CARGO S.A. a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w określonych przypadkach | 56 |
| 5.7. | Informacje dotyczące sprawozdania finansowego | 56 |
| 5.7.1. | Informacje o umowie zawartej z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdania finansowego | 56 |
| 5.7.2. | Zasady sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego | 56 |
| 5.7.3. | Opis nietypowych pozycji w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO | 57 |
| 5.7.4. | Opis istotnych pozycji pozabilansowych w ujęciu podmiotowym, przedmiotowym i wartościowym | 57 |
| 6 | Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego | 58 |
| 6.1. | Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny | 58 |
| 6.2. | Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia | 58 |
| 6.3. | Opis głównych cech stosowanych w PKP CARGO S.A. systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych | 59 |
| 6.4. | Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji | 60 |
| 6.5. | Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnień ... | 61 |
| 6.6. | Ograniczenia odnośnie do wykonywania prawa głosu | 61 |
| 6.7. | Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A. | 62 |
| 6.8. | Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień | 63 |
| 6.9. | Zasady zmiany statutu lub umowy spółki PKP CARGO S.A. | 63 |
| 6.10. | Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania | 64 |
| 6.11. | Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących PKP CARGO S.A. oraz ich komitetów | 65 |

SPIS TABEL

| | |
|--|----|
| Tabela 1 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO | 4 |
| Tabela 2 Spółki, w których PKP CARGO S.A. posiadała udziały lub akcje wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r..... | 11 |
| Tabela 3 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w Q4 i 2014 r. | 16 |
| Tabela 4 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w Q4 i 2014 r. | 16 |
| Tabela 5 Struktura pracy przewozowej Grupy PKP CARGO wg rodzaju komunikacji w Q4 i 2014 r..... | 17 |
| Tabela 6 Struktura masy towarowej Grupy PKP CARGO wg rodzaju komunikacji w Q4 i 2014 r..... | 17 |
| Tabela 7 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO wg rodzaju komunikacji w Q4 i 2014 r. | 17 |
| Tabela 8 Zatrudnienie na koniec okresu sprawozdawczego w Grupie PKP CARGO..... | 23 |
| Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w 2014 r. i 2013 r. w Grupie PKP CARGO..... | 23 |
| Tabela 10 Przeciętne zatrudnienie w Q4 2014 r. i Q4 2013 r. w Grupie PKP CARGO..... | 23 |
| Tabela 11 Zmiana w strukturze zatrudnienia w 2014 r. i 2013 r. w Grupie PKP CARGO | 23 |
| Tabela 12 Zmiana w strukturze zatrudnienia w Q4 2014 r. i Q4 2013 r. Grupie PKP CARGO | 23 |
| Tabela 13 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł) | 24 |
| Tabela 14 Wyniki Grupy PKP CARGO w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł)..... | 26 |
| Tabela 15 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł) | 27 |
| Tabela 16 Koszty działalności operacyjnej Grupa PKP CARGO w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł)..... | 28 |
| Tabela 17 Działalność finansowa Grupa PKP CARGO w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł)..... | 28 |
| Tabela 18 Analiza pozioma i pionowa aktywów (tys. zł) | 29 |
| Tabela 19 Analiza pozioma i pionowa pasywów (tys. zł)..... | 30 |
| Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. | 31 |
| Tabela 21 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności..... | 43 |
| Tabela 22 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO wagonów wg własności | 43 |
| Tabela 23 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.12.2014 r. wobec 31.12.2013 r. | 44 |
| Tabela 24 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające | 52 |
| Tabela 25 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące | 52 |
| Tabela 26 Koszty Grupy PKP CARGO z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2014 r. (zł)..... | 55 |
| Tabela 27 Koszty Grupy PKP CARGO z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2014 r. (zł) | 55 |
| Tabela 28 Wynagrodzenia podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych (zł netto)..... | 56 |
| Tabela 29 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2013 r. | 60 |
| Tabela 30 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 13 listopada 2014 r. oraz na dzień 31 grudnia 2014 r. | 60 |
| Tabela 31 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień przekazania niniejszego raportu..... | 61 |
| Tabela 32 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. za okres od 1 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu..... | 65 |
| Tabela 33 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres od 1 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu | 69 |
| Tabela 34 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres od 1 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu | 70 |
| Tabela 35 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres od 1 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu | 70 |

SPIS RYSUNKÓW

| | |
|--|----|
| Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. od dnia debiutu do 31.12.2014 r. | 5 |
| Rysunek 2 Struktura Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31.12.2014 r. | 6 |
| Rysunek 3 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce (w mln ton) w poszczególnych miesiącach w okresie 2012 – 2014..... | 12 |
| Rysunek 4 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Polsce (w mld tkm) w poszczególnych miesiącach w okresie 2012 – 2014..... | 13 |
| Rysunek 5 Udział Grupy Kapitałowej PKP CARGO w przewiezionej masie towarowej w 2014 r. | 13 |
| Rysunek 6 Udział Grupy Kapitałowej PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w 2014 r. | 14 |
| Rysunek 7 Udziały rynkowe operatorów kolejowych wg masy towarowej i wg wykonanej pracy przewozowej w 2014 r..... | 14 |
| Rysunek 8 Dynamika zmian PKB i produkcji sprzedanej przemysłu w Polsce w latach 2010-2014..... | 19 |
| Rysunek 9 Ceny węgla na rynku ARA w porównaniu do RB* | 21 |

1 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO**Tabela 1 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO**

| Grupa PKP CARGO | Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) | Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane) | Rok zakończony 31/12/2014 (zbadane) | Rok zakończony 31/12/2013 (zbadane) |
|---|---|---|---|---|
| | w tys. PLN | | w tys. EUR | |
| Przychody z działalności operacyjnej | 4 257 102 | 4 797 461 | 1 016 185 | 1 139 269 |
| Zysk (strata) na działalności operacyjnej | 77 074 | 110 185 | 18 398 | 26 166 |
| Zysk (strata) przed opodatkowaniem | 74 190 | 88 532 | 17 709 | 21 024 |
| Zysk netto z działalności kontynuowanej | 61 285 | 65 387 | 14 629 | 15 528 |
| Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej | 23 692 | 86 977 | 5 655 | 20 655 |
| <i>Skorygowany zysk (strata) na działalności operacyjnej*</i> | 342 405 | 319 345 | 81 733 | 75 836 |
| <i>Skorygowany zysk (strata) przed opodatkowaniem*</i> | 339 521 | 297 692 | 81 045 | 70 694 |
| <i>Skorygowany zysk netto*</i> | 276 203 | 234 806 | 65 931 | 55 760 |
| <i>Skorygowane całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej*</i> | 238 610 | 256 397 | 56 957 | 60 887 |
| Średnia ważona liczba akcji (szt.) | 44 524 924 | 43 338 006 | 44 524 924 | 43 338 006 |
| Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.) | 44 790 878 | 43 821 559 | 44 790 878 | 43 821 559 |
| Zysk na akcję (zł) | 1,32 | 1,71 | 0,32 | 0,41 |
| <i>Skorygowany zysk na akcję (zł)*</i> | 6,15 | 5,62 | 1,47 | 1,33 |
| Zysk rozwodniony na akcję (zł) | 1,32 | 1,69 | 0,31 | 0,40 |
| Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej | 523 361 | 700 204 | 124 928 | 166 280 |
| Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej | -202 172 | -371 422 | -48 259 | -88 203 |
| Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej | -155 711 | -253 090 | -37 169 | -60 102 |
| Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów | 165 478 | 75 692 | 39 500 | 17 975 |
| Grupa PKP CARGO | 2014-12-31 | 2013-12-31 | 2014-12-31 | 2013-12-31 |
| Aktywa trwałe | 4 218 099 | 4 049 895 | 989 630 | 976 537 |
| Aktywa obrotowe | 1 408 307 | 1 676 161 | 330 410 | 404 167 |
| Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży | 17 560 | 17 560 | 4 120 | 4 234 |
| Kapitał zakładowy | 2 239 346 | 2 166 901 | 525 384 | 522 497 |
| Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej | 3 330 672 | 3 446 517 | 781 426 | 831 047 |
| Kapitał własny przypadający akcjonariuszom mniejszościowym | 63 500 | 62 377 | 14 898 | 15 041 |
| Zobowiązania długoterminowe | 1 135 856 | 1 166 736 | 266 489 | 281 331 |
| Zobowiązania krótkoterminowe | 1 113 938 | 1 067 986 | 261 347 | 257 520 |

* Dane w 2013 r. prezentacyjnie skorygowane o koszty wynikające z Porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. pomiędzy Związkami Zawodowymi a PKP CARGO S.A. podpisanego przez strony w dniu 22 sierpnia 2013 r., a także Paktu Gwarancji Pracowniczych podpisanego w dniu 2 września 2013 r., w łącznej kwocie 209,2 mln zł.

Dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowane o efekt rezerw wynikających z wdrożonego Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie Uchwały Nr 423/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 listopada 2014 r. oraz Uchwały Nr 1363/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 listopada 2014 r. Zobowiązania te zostały oszacowane w kwocie 265,3 mln zł.

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

W okresach objętych sprawozdaniem finansowym, do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany złotego w stosunku do EUR, ustalone przez Narodowy Bank Polski:

- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2014 - 4,2623 PLN/EUR, 31.12.2013 - 4,1472 PLN/EUR,
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.12.2014 - 4,1893 PLN/EUR, 01.01 - 31.12.2013 - 4,2110 PLN/EUR.

W dniu 30 października 2013 r., PKP CARGO S.A. zadebiutowała na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Historyczne otwarcie notowań akcji pierwszej giełdowej spółki z Grupy PKP nastąpiło po cenie 80,20 zł. Akcje Spółki wchodzą w skład indeksu mWIG40.

Rysunek 1 Notowania giełdowe PKP CARGO S.A. od dnia debiutu do 31.12.2014 r.



Obrót giełdowy papierami wartościowymi dokonywany jest w walucie PLN.

W skali całego 2014 r. średni kurs akcji PKP CARGO S.A. wyniósł 81,97 złotych, a różnica pomiędzy notowaniem na koniec i początek 2014 r. wynosiła in minus 3,4%.

W trakcie 2014 roku najniższy kurs akcji PKP CARGO S.A. na zamknięciu sesji wyniósł 70,90 zł, natomiast najwyższy kurs akcji na zamknięciu sesji wyniósł 93,89 zł. Wartość akcji PKP CARGO S.A. na koniec 2014 roku wynosiła 83,50 zł. Średni dzienny wolumen obrotu w trakcie 2014 r. wynosił 66 323¹ sztuk akcji.

W 2014 r., zgodnie z wiedzą Spółki, wydano 18 rekomendacji biur maklerskich dla akcji PKP CARGO S.A. Cena docelowa akcji PKP CARGO S.A. zgodnie z wycenami biur maklerskich wydanymi w 2014 roku wahała się w przedziale od 69,00 zł do 103,00 zł.

2 Podstawowe informacje o Grupie Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO² jest największym operatorem kolejowych przewozów towarowych w Polsce (wg danych Urzędu Transportu Kolejowego, UTK) i drugim największym operatorem kolejowych przewozów towarowych w UE pod względem pracy przewozowej w 2013 r. Grupa poszerza zasięg geograficzny swojej działalności, korzystając z możliwości, które daje liberalizacja europejskiego rynku kolejowych przewozów towarowych. Obecnie Grupa posiada certyfikaty bezpieczeństwa umożliwiające świadczenie samodzielnych usług transportu kolejowego na Słowacji, w Czechach, Niemczech, Austrii, Belgii, na Węgrzech, w Holandii oraz na Litwie. Oprócz usługi transportu kolejowego towarów z wykorzystaniem posiadanych zasobów, Grupa oferuje swoim klientom wymienione poniżej usługi dodatkowe związane z usługami kolejowych przewozów towarowych:

- usługi intermodalne;
- spedycję (krajową i międzynarodową);
- usługi terminalowe – intermodalne oraz konwencjonalne (przeładunek i przechowywanie towarów na styku torów szeroko i normalnotorowych na wschodniej granicy Polski, a także w innych kluczowych lokalizacjach w Polsce);

¹ Na podstawie danych ze strony www.gpwinfostrafa.pl

² Za każdym razem, gdy w Sprawozdaniu będzie mowa o:

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

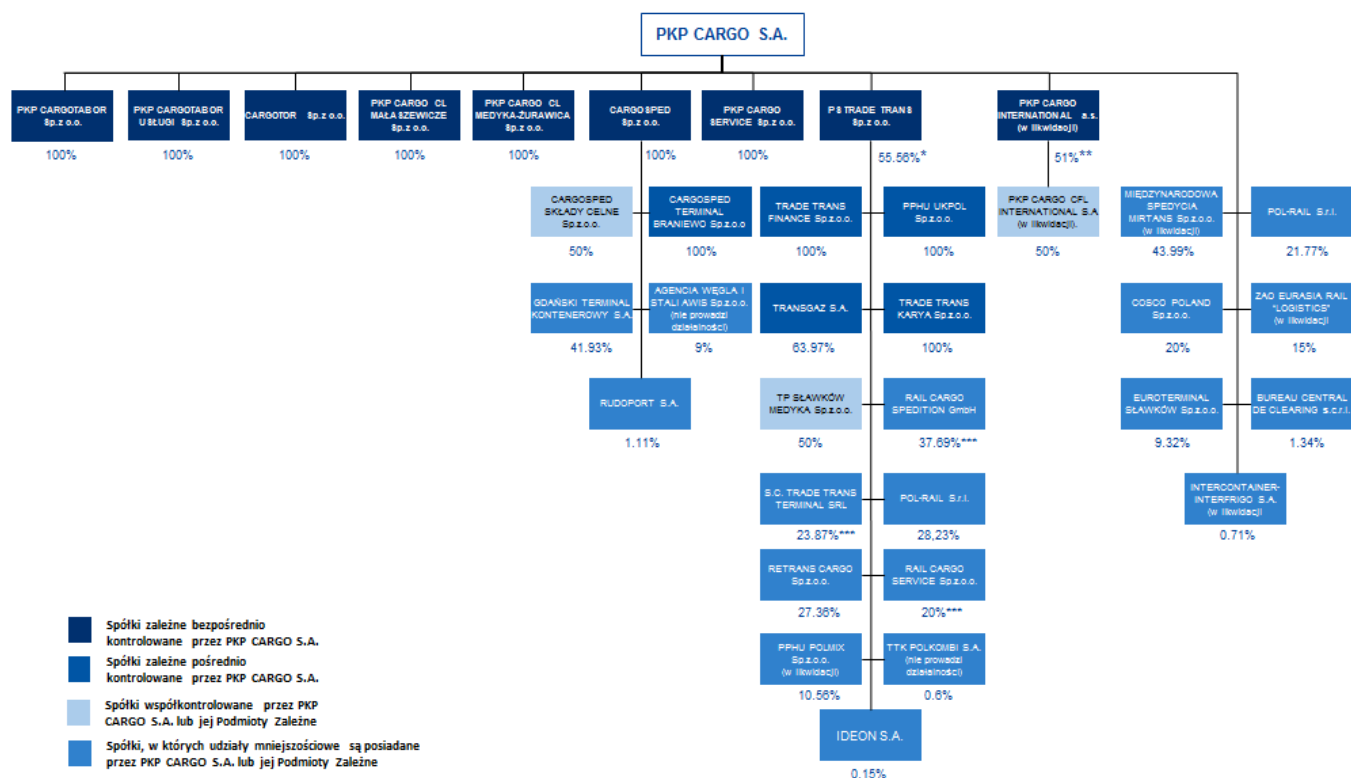
- usługi bocznicowe i trakcyjne;
- utrzymanie i naprawa taboru.

2.1. Struktura organizacyjna Grupy PKP CARGO i opis zmian w organizacji Grupy

Na dzień 31 grudnia 2014 r. w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A., wchodziło 9 spółek zależnych bezpośrednio od PKP CARGO S.A. oraz 5 spółek z większościowym udziałem spółek zależnych od PKP CARGO S.A. (pośrednio zależne od PKP CARGO S.A.). Przedmiotem działalności tych spółek są m.in. usługi spedycyjne, logistyczne, usługi przeładunkowe, naprawa taboru wagonowego i trakcyjnego oraz obsługa bocznic kolejowych.

Ponadto w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO wchodzi 3 spółki współkontrolowane przez spółki zależne PKP CARGO S.A. (posiadające 50% udziału w kapitale zakładowym) oraz 17 spółek, w których PKP CARGO S.A. (7 spółek) lub spółki zależne od PKP CARGO S.A. (11 spółek) mają udział mniejszościowy w kapitale zakładowym. W spółce POL-RAIL s.r.l. udziały swe posiada zarówno PKP CARGO S.A. jak i jedna ze spółek zależnych od PKP CARGO S.A. – PS TRADE TRANS Sp. z o.o. tak, że łącznie oba podmioty Grupy Kapitałowej PKP CARGO posiadają 50% udziału w kapitale zakładowym POL-RAIL s.r.l.

Rysunek 2 Struktura Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31.12.2014 r.



* na dzień przekazania niniejszego raportu, PKP CARGO S.A. jest właścicielem 100% udziałów w PS Trade Trans Sp. z o.o. (05.02.2015 r. została podpisana umowa nabycia 44,44% udziałów od Trade Trans Invest a.s.)

**na dzień przekazania niniejszego raportu, PKP CARGO S.A. jest właścicielem 100% akcji PKP CARGO International a.s. w likwidacji (05.02.2015 r. została podpisana umowa nabycia 49% udziałów od Rail Cargo Spedition a.s.)

*** na dzień przekazania niniejszego raportu, PS Trade Trans Sp. z o.o. nie posiada udziałów w spółkach Rail Cargo Spedition GmbH, Trade Trans Terminal SRL oraz Rail Cargo Service Sp. z o.o. (5.02.2015 r. zostały podpisane umowy zbycia udziałów w tych spółkach przez PS Trade Trans Sp. z o.o.)

Źródło: Opracowanie własne

Konsolidacja w ramach rocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego³ obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 9 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną. Poniżej przedstawiamy wykaz spółek zależnych podlegających konsolidacji na dzień 31 grudnia 2014 r.:

³ Za każdym razem, gdy w Sprawozdaniu będzie mowa o:

- PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.
- PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.
- PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.
- PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o.
- „CARGOSPED” Sp. z o.o.
- CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o.
- CARGOTOR Sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o.

Pozostałe podmioty Grupy, wskazane w nocie nr 15 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wyceniane są metodą praw własności. Na dzień 31 grudnia 2014 r. metodą praw własności wyceniane są następujące spółki:

- COSCO POLAND Sp. z o.o.
- Pol – Rail S.r.l.
- PKP CARGO International a.s.
- Cargosped_Składy Celne Sp. z o.o.
- Terminale Przeładunkowe Sławków – Medyka Sp. z o.o.
- Trade Trans Karya Sp. z o.o.
- Transgaz S.A.
- Trade Trans Finance Sp. z o.o.
- PPHU “Ukpol” Sp. z o.o.
- Rail Cargo Spedition GmbH
- Rentrans Cargo Sp. z o.o.
- Rail Cargo Service Sp. z o.o.
- S.C. Trade Trans Terminal S.r.L.
- Gdański Terminal Konternerowy S.A.

Zmiany w Grupie PKP CARGO

Z dniem 1 lipca 2014 r., zostało zarejestrowane w KRS połączenie PKP CARGOWAG Sp. z o.o. (Spółka Przejmująca) oraz PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o. (Spółka Przejmowana). Cały majątek PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o. (Spółki Przejmowanej) został wniesiony do Spółki Przejmującej, czyli do PKP CARGOWAG Sp. z o.o. Jednocześnie nastąpiła zmiana firmy PKP CARGOWAG Sp. z o.o. i od dnia 1 lipca 2014 r. PKP CARGOWAG Sp. z o.o. działa pod firmą PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (kapitał zakładowy 88.087.000 zł – 100% udziałów w kapitale zakładowym tej spółki należy do PKP CARGO S.A.).

W dniu 1 lipca 2014 r. została zawarta Umowa Sprzedaży Przedsiębiorstwa, pomiędzy PKP CARGOLOK Sp. z o.o. a PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., której przedmiotem była sprzedaż Przedsiębiorstwa PKP CARGOLOK Sp. z o.o. w całości na rzecz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. (tzn. przeniesienie na PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. własności zorganizowanego zespołu składników niematerialnych i materialnych, przeznaczonego do prowadzenia działalności gospodarczej, który stanowi PKP CARGOLOK Sp. z o.o. w rozumieniu art. 55¹ kodeksu cywilnego) oraz przejście zobowiązań związanych z prowadzonym Przedsiębiorstwem.

W dniu 16 września 2014 r. została zawarta umowa nabycia udziału pomiędzy KTF VIAFER S.A. w likwidacji (spółka Grupy PKP) a PS TRADE TRANS Sp. z o.o., na podstawie której PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (zależna od PKP CARGO S.A.) nabyła od KTF VIAFER S.A. w likwidacji udział w spółce POL-RAIL s.r.l., stanowiący 3,23% w kapitale zakładowym tej spółki. Po nabyciu przedmiotowego udziału przez PS TRADE TRANS Sp. z o.o., struktura kapitałowa POL-RAIL s.r.l. przedstawia się następująco:

- PS TRADE TRANS Sp. z o.o. – 28,23% udziału w kapitale zakładowym,
- PKP CARGO S.A. – 21,77% udziału w kapitale zakładowym (co łącznie daje 50% spółkom z Grupy Kapitałowej PKP CARGO) oraz
- TRENITALIA S.p.A. – 50% udziału w kapitale zakładowym.

-
- Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym należy przez to rozumieć Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE
 - Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym należy przez to rozumieć Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE
-

W dniu 21 listopada 2014 r. (dzień podjęcia uchwały NZW) PS TRADE TRANS Sp. z o.o. nabyło od drugiego wspólnika - spółki KARYA Sp. z o.o., 139 udziałów w spółce TRADE TRANS KARYA Sp. z o.o., stanowiących 39,7% kapitału zakładowego tej spółki. Od tego dnia PSTT posiada 100% udziałów w kapitale zakładowym TRADE TRANS KARYA Sp. z o.o.

W dniu 16 grudnia 2014 roku została zawarta Warunkowa Umowa Sprzedaży Udziałów pomiędzy wspólnikami spółki PPHU UKPOL Sp. z o.o. - Panem Marianem Sytym (Sprzedającym) a PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (Kupującym). Na mocy tej umowy Pan Marian Syty zbył na rzecz PS TRADE TRANS Sp. z o.o. 25 udziałów spółki PPHU UKPOL Sp. z o.o., stanowiących 25% kapitału zakładowego. Zgodnie z umową sprzedaży udziałów: "własność udziałów przechodzi w terminie zapłaty ceny" - zapłata ceny nastąpiła w dniu 19.12.2014r., czyli z tym dniem PSTT stało się właścicielem 100% udziałów tej spółki.

Ponadto, po dacie bilansowej, 5 lutego 2015 r., zostały podpisane umowy:

1. nabycia przez PKP CARGO S.A. 44,44% udziałów od Trade Trans Invest a.s w spółce PS Trade Trans Sp. z o.o. (na dzień przekazania niniejszego raportu, PKP CARGO S.A. jest właścicielem 100% udziałów),
2. nabycia przez PKP CARGO S.A. 49% udziałów od Rail Cargo Spedition a.s. w spółce PKP CARGO International a.s. w likwidacji (na dzień przekazania niniejszego raportu, PKP CARGO S.A. jest właścicielem 100% akcji),
3. zbycia przez PS Trade Trans Sp. z o.o. udziałów w spółkach Rail Cargo Spedition GmbH, Trade Trans Terminal SRL oraz Rail Cargo Service Sp. z o.o.

Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę spółek objętych konsolidacją metodą pełną.

PKP CARGO S.A.

Jednostka Dominująca powstała na mocy artykułu 14 ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Spółka zawiązana została aktem notarialnym z dnia 17 lipca 2001 r., a następnie zarejestrowana pod nazwą PKP CARGO Spółka Akcyjna w Sądzie Rejonowym w Katowicach, VIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000027702. Na skutek zmiany siedziby Spółki, która od dnia 7 października 2002 r. określona została, jako Warszawa ul. Grójecka 17, akta rejestrowe prowadzone są przez Sąd Rejonowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego. Od początku istnienia Spółka funkcjonuje w Grupie PKP. Podstawowym przedmiotem działalności Spółki jest krajowy i międzynarodowy kolejowy przewóz rzeczy.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. została utworzona jako Agencje Celne PKP CARGO Sp. z o.o. w dniu 11 lipca 2002 r. przez PKP CARGO S.A. Spółka rozpoczęła działalność operacyjną z dniem 1 grudnia 2002 r. Do obsługi bocznic powoływane są tzw. obszary wykonawcze w miejscach, gdzie spółka koncentruje działalność bocznicową. Podstawową działalnością spółki są usługi w zakresie kompleksowej obsługi bocznic, a także przewozy ładunków transportem kolejowym. Spółka PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. prowadzi także działalność rozładunkowo-samochodową, wspomagającą spedycję kolejową.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

W dniu 1 lipca 2014 r. nastąpiła konsolidacja działalności spółek z Grupy PKP CARGO dedykowanych do napraw taboru kolejowego. Obecnie kompetencje z tego zakresu są skupione w PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Głównym przedmiotem działalności spółki są usługi w zakresie napraw i utrzymania taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw. Ponadto spółka świadczy kompleksowe usługi w zakresie napraw maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenia i regulacji taboru. Spółka koncentruje się na realizacji napraw taboru w ramach Grupy PKP CARGO.

PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.

W okresie I półrocza 2014 r. Spółka PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. świadczyła usługi naprawcze taboru kolejowego, działała wówczas pod firmą PKP CARGOLOK Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. W dniu 1 lipca 2014 r. została zawarta Umowa Sprzedaży Przedsiębiorstwa, pomiędzy PKP CARGOLOK Sp. z o.o. a PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., której przedmiotem była sprzedaż zorganizowanej części przedsiębiorstwa PKP CARGOLOK Sp. z o.o. w całości na rzecz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Od dnia 22 października 2014 r. firma, pod którą spółka działa, brzmi „PKP CARGOTABOR USŁUGI” Sp. z o.o. W tej samej dacie zarejestrowano zmiany dotyczące rozszerzenia przedmiotu działalności Spółki w pozycji PKD 38, tj. działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów; odzysk surowców.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. została utworzona dnia 22 lutego 2010 r. Przedmiotem działalności spółki jest kompleksowa obsługa towarów - przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. posiada terminale, które umożliwiają przeładunek wszelkich towarów masowych i sztukowych.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o.

PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka - Żurawica Sp. z o.o. została utworzona dnia 5 stycznia 2011 r. Spółka prowadzi działalność od 1 lutego 2011 r. Przedmiotem działalności spółki jest kompleksowa obsługa towarów – przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Atutem spółki jest wykorzystywanie komunikacji przestawczej (zmiana wózków na styku normalnych, tj. 1435 mm i szerokich, tj. 1520 mm torów kolejowych), głównie przy przewozie materiałów niebezpiecznych oraz przeładunek przesyłek ponad gabarytowych, wymagających zastosowania specjalistycznych urządzeń przeładunkowych.

„CARGOSPED” Sp. z o.o.

„CARGOSPED” Sp. z o. o. została utworzona dnia 29 lutego 2000 r. W 2005 r. PKP CARGO S.A. otrzymała aportem od PKP S.A. 100% udziałów w „CARGOSPED” Sp. z o.o. Podstawową działalnością spółki są usługi spedycyjne i logistyczne w kraju i za granicą, w szczególności w zakresie kolejowych przewozów towarowych i związanych z nimi usług logistycznych.

W ramach realizacji procesu związanego z optymalizacją działalności spółek spedycyjnych w Grupie PKP CARGO, została ona dedykowana do świadczenia usług spedycyjnych w zakresie przewozów intermodalnych, przewozów kruszyw oraz obsługi terminalowej, w tym na terminalach własnych. W ramach transportu intermodalnego, „CARGOSPED” Sp. z o.o. oferuje m.in. usługi door to door, just in time oraz place on time.

PS TRADE TRANS Sp. z o. o.

PS TRADE TRANS Sp. z o.o. została utworzona dnia 8 marca 1990 r. Podstawową działalnością spółki są usługi spedycyjne i logistyczne w kraju i za granicą. Spółka realizuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu kolejowego samochodowego, morskiego i śródlądowego organizując przewozy, przeładunek, składowanie, magazynowanie, konfekcjonowanie i dystrybucję. Spółka realizuje także całościową obsługę celną dla klientów Grupy PKP CARGO.

Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o. o.

Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o. o. wchodzi w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO od stycznia 2010 r., kiedy to została nabyta przez „CARGOSPED” Sp. z o. o. Główne obszary działalności firmy stanowią przeładunki różnych towarów oraz handel węglem. Spółka jest bezpośrednim importerem węgla z Rosji, zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.

CARGOTOR Sp. z o.o.

CARGOTOR Sp. z o.o. została zarejestrowana 13 listopada 2013 r. i 100% udziałów objęło PKP CARGO S.A. Spółka prowadzi działalność na terenie całego kraju w zakresie zarządzania infrastrukturą torową i usługową w postaci bocznic kolejowych i układów torowych wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.

Spółka jest w trakcie procesu uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, dzięki czemu stanie się licencjonowanym zarządcą infrastruktury kolejowej.

2.2. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką i Grupą

Jednostka Dominująca

Z dniem 24 kwietnia 2014 r., w związku z wejściem w życie zmiany do Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A., zwiększeniu uległa liczba Członków Zarządu - w miejsce dotychczasowych trzech Członków Zarządu, tj. Prezesa Zarządu oraz Członka Zarządu ds. Finansowych i Członka Zarządu ds. Handlowych, skład utworzyło pięciu Członków Zarządu:

- Prezes Zarządu,
- Członek Zarządu ds. Finansowych,
- Członek Zarządu ds. Handlowych,

- Członek Zarządu ds. Operacyjnych,
- Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników.

Od dnia 1 stycznia 2014 r. do dnia 30 czerwca 2014 r. obszary działania Spółki, wraz z podporządkowaniem ich poszczególnym Członkom Zarządu ogólnie formułował Regulamin Organizacyjny PKP CARGO S.A. Uszczegółowienie jego postanowień miało miejsce w uchwale Zarządu tworzącej Biura Centrali Spółki, w której obszary działania przyporządkowane były właściwym Biurom. W uzupełnieniu tych postanowień obowiązywała uchwała Zarządu o utworzeniu stanowisk Dyrektora Zarządzającego, określająca które z Biur (obszarów działania) podlegają dodatkowemu nadzorowi właściwych Dyrektorów Zarządzających.

Szczegółowe określenie struktury i kompetencji Biur Centrali Spółki, stanowiły regulaminy organizacyjne poszczególnych Biur, przyjmowane decyzją Prezesa Zarządu. Natomiast strukturę i kompetencje zakładów Spółki, określały regulaminy organizacyjne poszczególnych zakładów, tworzone na podstawie ramowego regulaminu zakładu, stanowiącego integralną część Regulaminu Organizacyjnego PKP CARGO S.A. Regulaminy zakładów były ustalane zarządzeniem Dyrektora zakładu, a zatwierdzane decyzją Prezesa Zarządu.

Zarządzanie w Spółce opierało się na przepisach stanowiących przez Członków Zarządu, tj. uchwałach Zarządu oraz decyzjach Prezesa i Członków Zarządu (w tym wspólnych decyzjach Prezesa i Członków Zarządu oraz dwóch Członków Zarządu w sprawach regulujących obszary działania więcej niż jednego członka). Dyrektorzy Zarządzający oraz Dyrektorzy Biur Centrali Spółki nie posiadali kompetencji do stanowienia formalnych aktów prawnych. Natomiast w zakładach Spółki, Dyrektorzy zakładów w ramach swoistej autonomii wydawali zarządzenia, którymi w obszarze działania zakładu wykonywali postanowienia uchwał Zarządu i decyzji Prezesa i Członków Zarządu. Dodatkowo w sprawach bieżących, niewymagających wydania zarządzenia Dyrektorzy podejmowali formalne decyzje.

Z dniem 1 lipca 2014 r. w Spółce został wprowadzony nowy system zarządzania, oparty na hierarchicznym podporządkowaniu poszczególnych szczebli zarządzania w ramach pionów funkcjonalnych (tzw. „pionizacja zarządzania”), obejmujących struktury Centrali i zakładów Spółki.

Regulamin Organizacyjny PKP CARGO S.A., przyjęty do stosowania Uchwałą Nr 232/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 czerwca 2014 r. określił obszary działania Spółki, które zostały podporządkowane właściwym Członkom Zarządu. Natomiast szczegółowe określenie zasad zarządzania zostało ustalone w uchwale Zarządu w sprawie organizacji pionów funkcjonalnych zarządzania strukturami PKP CARGO S.A. Zgodnie z jej postanowieniami komórki organizacyjne Centrali i Zakładów Spółki, realizując zadania w ramach obszarów działania, wchodzi w skład pionów funkcjonalnych, zarządzanych bezpośrednio przez Członków Zarządu lub przez Dyrektorów Zarządzających. Podstawowym elementem struktury pionów są Biura Centrali, których zadaniem jest również nadzór nad komórkami organizacyjnymi Zakładów Spółki. W samych Zakładach, w ramach wsparcia Dyrektorów Biur w realizacji zadań określonych obszarami działania, funkcjonują Dyrektor Zakładu oraz Dyrektorzy regionalni, stanowiąc wykonawczy szczebel zarządzania.

Szczegółowe określenie struktury i kompetencji Biur Centrali Spółki, stanowią regulaminy organizacyjne poszczególnych Biur, przyjmowane decyzją Prezesa Zarządu. Natomiast strukturę i kompetencje Zakładów Spółki, określają regulaminy organizacyjne poszczególnych Zakładów. Są one tworzone na podstawie ramowego regulaminu Zakładu, stanowiącego integralną część Regulaminu Organizacyjnego PKP CARGO S.A. oraz wytycznych Dyrektorów Biur Centrali Spółki. Wytyczne, wydawane w drodze zarządzeń Dyrektorów Biur, tworzą szczegółową strukturę komórek organizacyjnych Zakładu, wchodzących w skład pionów funkcjonalnych. Regulaminy Zakładu zatwierdza Prezes Zarządu, na wniosek Dyrektora Zakładu.

Od dnia 1 lipca 2014 r. zarządzanie w Spółce opiera się na przepisach stanowiących przez Członków Zarządu, tj. uchwałach Zarządu oraz decyzjach Prezesa i Członków Zarządu (w tym wspólnych decyzjach Prezesa i Członków Zarządu oraz dwóch Członków Zarządu w sprawach regulujących obszary działania więcej niż jednego członka). Wzmocnieniu uległa rola Dyrektorów Zarządzających poprzez nadanie im kompetencji do podejmowania decyzji, w sprawach z zakresu nadzorowanego obszaru działania, wydawanych na czas określony lub na czas wykonania określonego zadania, w celu operatywnego ustalenia wytycznych i zasad postępowania w ramach realizacji poszczególnych procesów. Podkreślona została również rola Dyrektorów Biur Centrali Spółki, poprzez nadanie im kompetencji do wydawania zarządzeń, mających na celu wykonanie uchwał Zarządu oraz decyzji Prezesa Zarządu lub Członków Zarządu.

Umożliwiło to m.in.

- wzmocnienie zarządzania w ramach poszczególnych obszarów funkcjonujących w PKP CARGO S.A.;
- zastosowanie jednolitych rozwiązań w skali Spółki, ułatwione wdrożenie standardowych mechanizmów;
- zwiększenie efektywności wykorzystywania zasobów w skali Spółki;
- wykorzystywanie najlepszych praktyk w innych lokalizacjach;
- poprawę jakości świadczonych usług dzięki specjalizacji w ramach poszczególnych obszarów;
- szybsze podejmowanie decyzji dzięki lepszemu przepływowi informacji;
- zmniejszenie kosztów funkcjonowania PKP CARGO S.A.

Grupa PKP CARGO

Konsolidacja spółek dedykowanych do napraw taboru

Konsolidacja spółek naprawczych, jaka miała miejsce w 2014 r., tzn. połączenie PKP CARGOWAG Sp. z o.o. oraz PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o. i prowadzenia działalności pod firmą PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., a także sprzedaż PKP CARGOLOK Sp. z o.o. w całości na rzecz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. (tzn. przeniesienie własności zorganizowanego zespołu składników), umożliwia lepsze wykorzystanie potencjału spółek i doświadczonej kadry, co pozwoli w przyszłości na pozyskiwanie zleceń z rynku, a tym samym dywersyfikację źródeł przychodów.

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

W tabeli poniżej przedstawiono zestawienie wszystkich posiadanych udziałów i akcji przez PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 31.12.2014 r.

Tabela 2 Spółki, w których PKP CARGO S.A. posiadała udziały lub akcje wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r.

| I.p. | NAZWA SPÓŁKI | MIEJSCE W GRUPIE PKP CARGO | SIEDZIBA | WYSOKOŚĆ KAP. ZAKŁ. | ILOŚĆ UDZIAŁÓW / AKCJI POSIADANYCH PRZEZ SPÓŁKĘ | WARTOŚĆ NOMINALNA 1 UDZIAŁU / AKCJI | % UDZIAŁ W KAP. ZAKŁ. |
|---|---|----------------------------------|----------------------|---------------------|---|-------------------------------------|------------------------|
| SPÓŁKI ZALEŻNE, w których PKP CARGO S.A. posiada ponad 50% udziałów/akcji ORAZ SPÓŁKI Z UDZIAŁEM SPÓŁEK ZALEŻNYCH PKP CARGO S.A. | | | | | | | |
| 1. | PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. | córka | Warszawa | 30 827 000 zł | 61 654 | 500 zł | 100% PKP CARGO S.A. |
| 2. | PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. | córka | Warszawa | 88 087 000 zł | 88 087 | 1 000 zł | 100% PKP CARGO S.A. |
| 3. | PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. (dawniej: PKP CARGOLOK sp. z o.o.) | córka | Warszawa | 18 138 000 zł | 18 138 | 1 000 zł | 100% PKP CARGO S.A. |
| 4. | PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. | córka | Małaszewicze | 54 016 000 zł | 54 016 | 1 000 zł | 100% PKP CARGO S.A. |
| 5. | PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o. | córka | Żurawica | 11 675 000 zł | 11 675 | 1 000 zł | 100% PKP CARGO S.A. |
| 6. | „CARGOSPED” Sp. z o.o. | córka | Warszawa | 12 969 000 zł | 12 969 | 1 000 zł | 100% PKP CARGO S.A. |
| 7. | CARGOTOR Sp. z o.o. | córka | Warszawa | 20 181 000 zł | 20 181 | 1 000 zł | 100% PKP CARGO S.A. |
| 8. | Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o. | córka | Warszawa | 16 000 000 zł | 800 | 10 000 zł | 55,56% PKP CARGO S.A.* |
| 9. | PKP CARGO International a.s. w likwidacji | córka | Bratysława, Słowacja | 1 000 000 EUR | 510 | 1 000 EUR | 51% PKP CARGO S.A.** |
| SPÓŁKI POWIĄZANE, w których PKP CARGO S.A. posiada nie mniej niż 20% i nie więcej niż 50% udziałów/akcji | | | | | | | |
| 10. | Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS Sp. z o.o. - UWAGA: SPÓŁKA NIE PROWADZI DZIAŁALNOŚCI | spółka z udziałem PKP CARGO S.A. | Gdynia | 1 114 000 zł | 245 | 2 000 zł | 43,99% PKP CARGO S.A. |
| 11. | POL-RAIL Societa' a responsabilita' limitata | spółka z udziałem PKP CARGO S.A. | Rzym, Włochy | 2 000 000 EUR | 1 udział o wartości: 435 443 EUR | udziały o różnej wartości | 21,77% PKP CARGO S.A. |
| 12. | COSCO POLAND Sp. z o.o. | spółka z udziałem PKP CARGO S.A. | Gdynia | 250 000 zł | 20 | 2 500 zł | 20% PKP CARGO S.A. |
| POZOSTAŁE SPÓŁKI Z UDZIAŁEM PKP CARGO S.A., w których posiada mniej niż 20% udziałów/akcji | | | | | | | |
| 13. | ZAO „Eurasia Rail Logistics” | spółka z udziałem PKP CARGO S.A. | Moskwa, Rosja | 1 670 000 Rubli | – | – | 15% PKP CARGO S.A. |
| 14. | EUROTERMINAL SŁAWKÓW Sp. z o.o. | spółka z udziałem PKP CARGO S.A. | Sławków | 182 479 000 zł | 340 000 | 50 zł | 9,32% PKP CARGO S.A. |
| 15. | Bureau Central de Clearing s.c.r.l. | spółka z udziałem PKP CARGO S.A. | Bruksela, Belgia | 111 750 EUR | 2 | 750 EUR | 1,34% PKP CARGO S.A. |
| 16. | Intercontainer-Interfrigo S.A. w likwidacji | spółka z udziałem PKP CARGO S.A. | Bruksela, Belgia | 18 300 000 EUR | – | – | 0,71% PKP CARGO S.A. |

* na dzień przekazania niniejszego raportu, PKP CARGO S.A. jest właścicielem 100% udziałów w PS Trade Trans Sp. z o.o. (05.02.2015 r. została podpisana umowa nabycia 44,44% udziałów od Trade Trans Invest a.s.)

**na dzień przekazania niniejszego raportu, PKP CARGO S.A. jest właścicielem 100% akcji PKP CARGO International a.s. w likwidacji (05.02.2015 r. została podpisana umowa nabycia 49% udziałów od Rail Cargo Spedition a.s.)

Źródło: opracowanie własne

Wykaz wszystkich jednostek zależnych i stowarzyszonych znajduje się w notach 13-15 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

3 Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1. Działalność przewozowa

3.1.1. Pozycja Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych

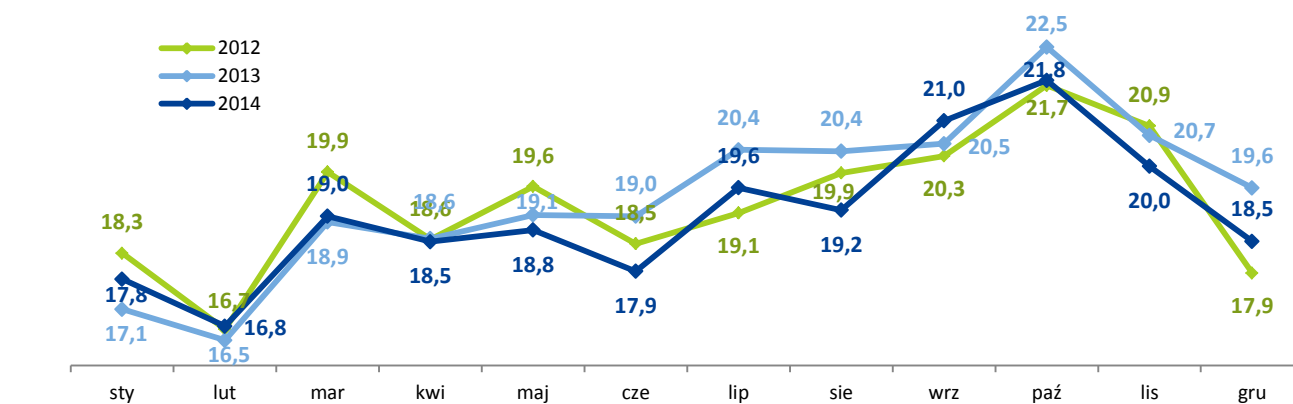
W 2014 r. w Polsce koleją przewieziono 228,9⁴ mln ton towarów, co stanowi nieznaczny spadek o 1,9% r/r (dane UTK). Początek roku był korzystny dla operatorów – w pierwszym kwartale wolumen przewozów pod względem masy wzrósł o 1,9% r/r. Osłabienie koniunktury uwidoczniło się od drugiego kwartału. Do sierpnia włącznie spadki przewozów nasilały się (po 8 miesiącach roku wyniki rynku były już o 1,6% niższe w porównaniu do roku ubiegłego). We wrześniu rynek kolejowy zanotował dobre wyniki (wzrost przewiezionej masy o 2,2% r/r), jednak nie udało się ich utrzymać w trzech ostatnich miesiącach roku, w których masa towarów przewiezionych koleją ponownie była mniejsza niż rok wcześniej.

Pod względem zrealizowanej pracy przewozowej, wolumen w 2014 r. wyniósł 50,1 mld tkm, czyli o 1,5% mniej niż rok wcześniej – dynamika względem pracy jest więc podobna do dynamiki względem masy. Dynamika wolumenu pracy przewozowej w konkretnych miesiącach również pokazuje podobne tendencje, co dynamika masy, jednakże dynamika pracy wykazuje większą zmienność.

Średnia odległość przewozu wzrosła nieznacznie z poziomu 218,1 km w 2013 r. do 218,9 km w 2014 r. (wzrost o 0,8 km, tj. +0,4%).

Nieznaczne zmniejszenie się rynku było związane głównie z niższymi przewozami na rynku węgla kamiennego, co było efektem obniżonego poziomu eksportu polskiego węgla, z uwagi na bardzo niskie ceny węgla na rynkach światowych. Szacuje się, że przewozy kolejowe węgla kamiennego w okresie pierwszych dziewięciu miesięcy 2014 r. zmniejszyły się o 13,7% w porównaniu do analogicznego okresu 2013 r. Warto jednocześnie zauważyć, że po wykluczeniu przewozów węgla kamiennego wynik rynku kolejowego po trzech kwartałach wzrósł o 6,3% w ujęciu r/r (dane GUS według pracy przewozowej⁵).

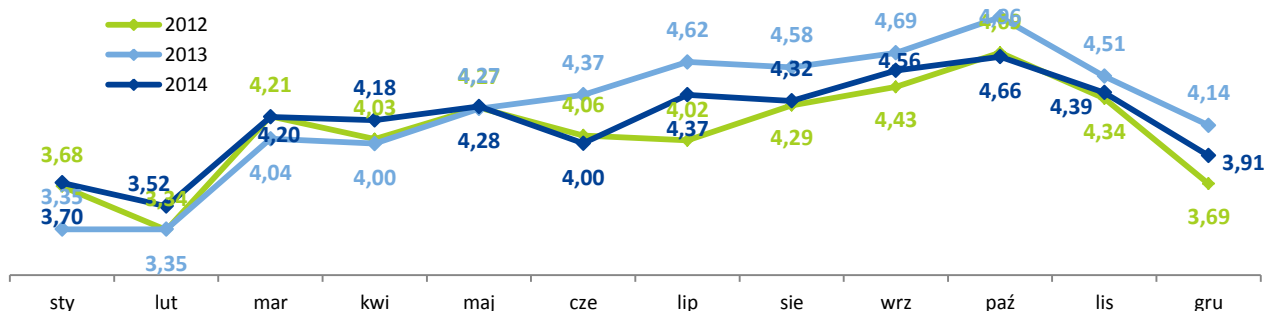
Rysunek 3 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce (w mln ton) w poszczególnych miesiącach w okresie 2012 – 2014



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

⁴ dane wstępne; UTK w ciągu roku może korygować dane sprawozdawcze wstecz

⁵ dane wstępne; GUS publikuje dane ostateczne w Roczniku „Transport Wyniki działalności” w lipcu roku następującym po roku sprawozdawczym

Rysunek 4 Wielkość kolejowej pracy przewozowej w Polsce (w mld tkm) w poszczególnych miesiącach w okresie 2012 – 2014

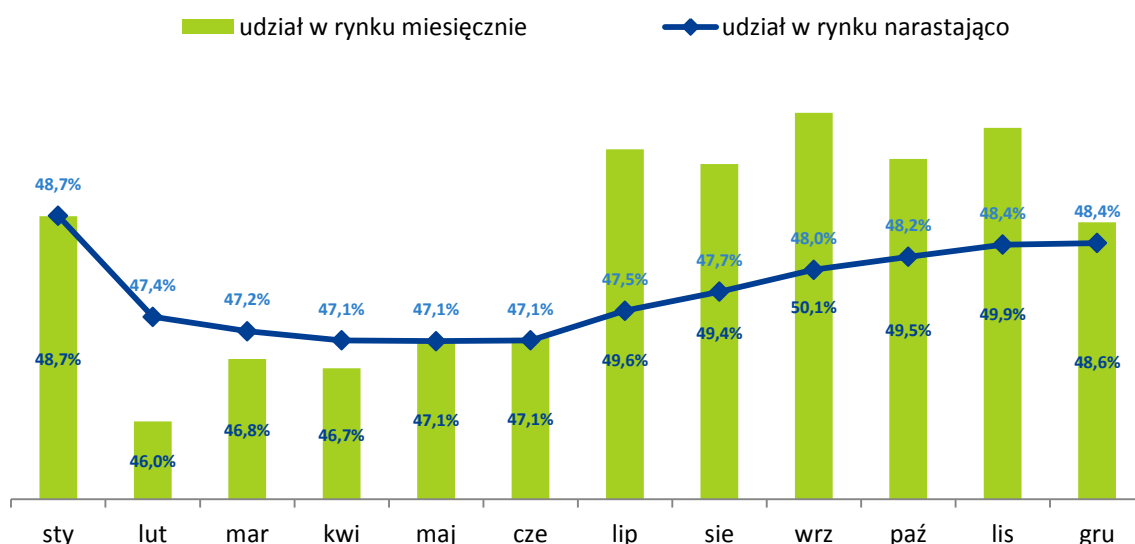
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych w 2014 r., obok Grupy Kapitałowej PKP CARGO, przewozy towarowe realizowało 65 operatorów kolejowych posiadających licencję na wykonywanie przewozów rzeczy.

Zarówno pod względem masy towarowej, jak i pracy przewozowej, Grupa PKP CARGO pozostaje liderem kolejowych przewozów towarowych w Polsce. Urząd Transportu Kolejowego podał, że 2014 r. Grupa PKP CARGO miała 48,37% udziału w rynku pod względem przewiezionej masy, notując spadek o 0,7 p. p. w porównaniu do roku poprzedniego. W tym samym czasie udział Grupy pod względem pracy przewozowej wyniósł 57,04%, tj. zmniejszył się o 2,19 p.p. w porównaniu do 2013 r.

Udział Grupy w rynku w drugim półroczu zanotował wzrost względem słabszego, pierwszego półrocza, przekraczając we wrześniu barierę 50% pod względem przewiezionej masy. Wśród operatorów kolejowych, będących konkurentami Grupy PKP CARGO do czołowych przewoźników należą: Grupa DB Schenker, Grupa CTL, PKP LHS, Lotos Kolej oraz Freightliner PL.

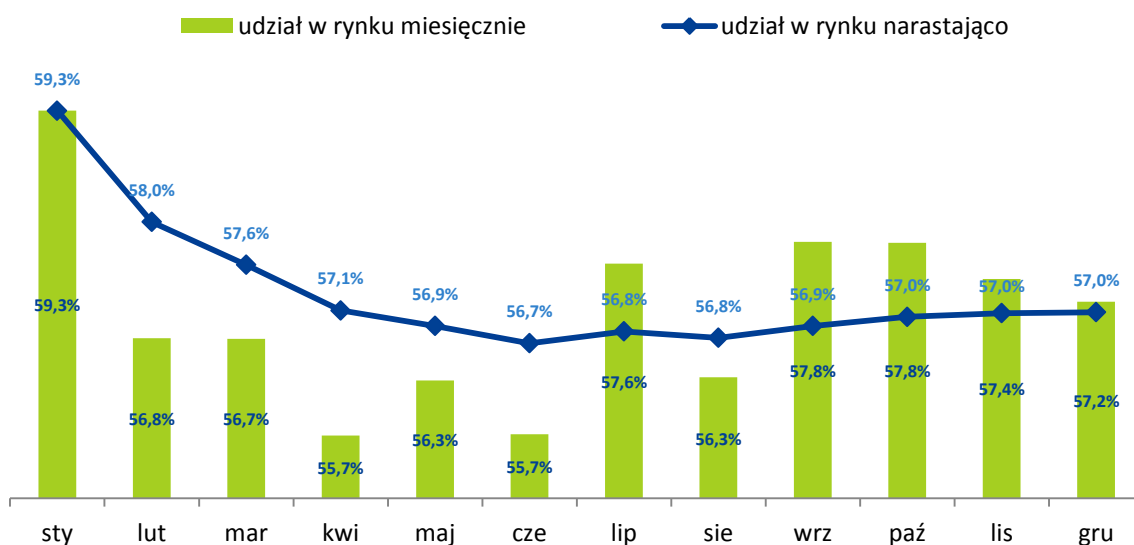
Szczegółowe miesięczne i narastające udziały Grupy Kapitałowej PKP CARGO w rynku kolejowych przewozów towarowych w 2014 r. przedstawia poniższy wykres (masa towarowa wg UTK).

Rysunek 5 Udział Grupy Kapitałowej PKP CARGO w przewiezionej masie towarowej w 2014 r.

Źródło: UTK, opracowanie własne

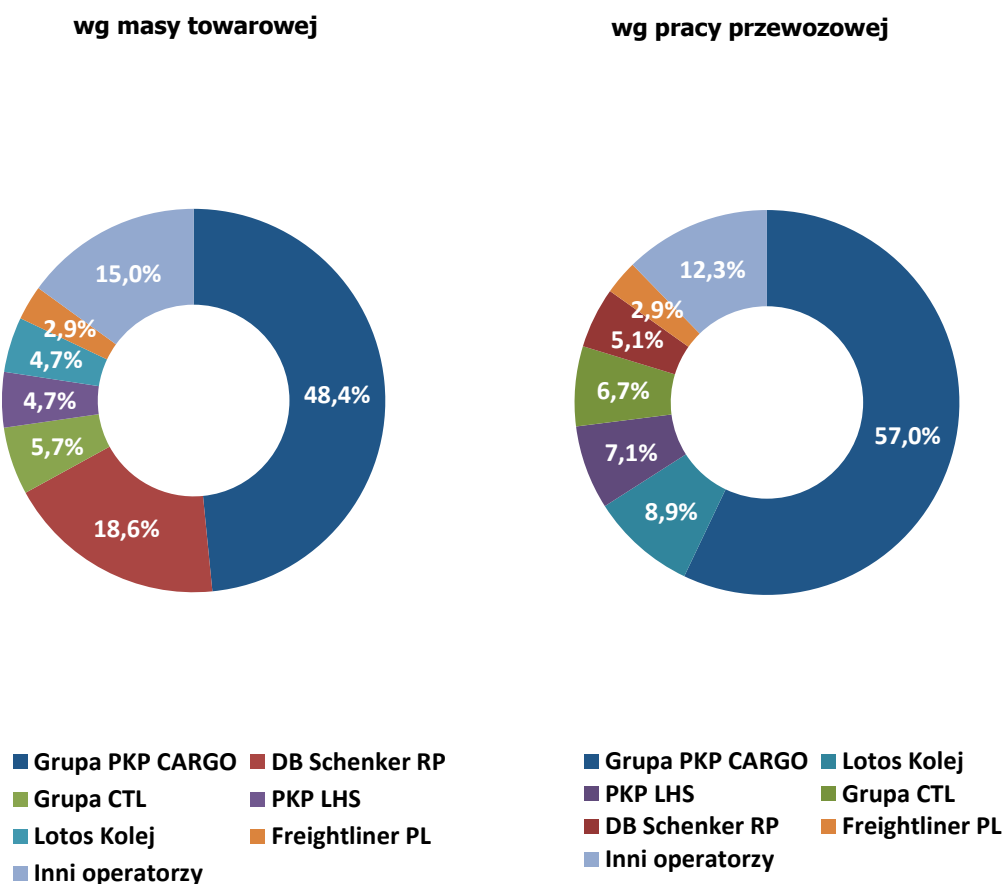
Szczegółowe miesięczne i narastające udziały Grupy Kapitałowej PKP CARGO w rynku kolejowych przewozów towarowych w 2014 r. przedstawia poniższy wykres (praca przewozowa - UTK).

Rysunek 6 Udział Grupy Kapitałowej PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w 2014 r.



Źródło: UTK, opracowanie własne

Rysunek 7 Udziały rynkowe operatorów kolejowych wg masy towarowej i wg wykonanej pracy przewozowej w 2014 r.



Źródło: UTK, opracowanie własne

W 2014 r. najważniejszymi konkurentami pod względem przewiezionej masy byli: DB Schenker Rail Polska (18,6%), Grupa CTL (5,7%), PKP LHS (4,7%).

Pod względem pracy przewozowej wiceliderem rynku jest spółka Lotos Kolej z udziałem 8,9%, na trzecim miejscu zaś PKP LHS (7,1%), na kolejnym Grupa CTL z udziałem 6,7%.

3.1.2. Przewozy kolejowe

Podstawową usługą świadczoną przez Grupę Kapitałową PKP CARGO jest kolejowy przewóz towarów realizowany zarówno w Polsce, jak i poza jej granicami, tj. w krajach w których uzyskała licencję – w Niemczech, Republice Czeskiej, na Słowacji, w Austrii, Belgii, Holandii, na Węgrzech oraz na Litwie.

Działalność przewozowa w 2014 r. realizowana była przez dwa podmioty z Grupy Kapitałowej, tj. PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. (spółkę w 100% zależną od PKP CARGO S.A.).

W roku 2014 Grupa PKP CARGO przewiozła 110,7 mln ton oraz wykonała pracę przewozową w wysokości 28,5 mld tkm.

Grupa dysponuje zróżnicowanym taborem, umożliwiającym przewóz każdego rodzaju towarów, a w szczególności paliw stałych, kruszyw i materiałów budowlanych, metali i rud, drewna i płodów rolnych, a także produktów chemicznych i paliw płynnych oraz towarów niebezpiecznych i ponadgabarytowych, jak również intermodalnych. Grupa PKP CARGO świadczy pełny zakres usług przewozowych, z uwzględnieniem przewozów całopociągowych i rozproszonych, realizowanych w pojedynczych wagonach lub grupach wagonowych.

Podstawowym rodzajem towarów Grupy PKP CARGO w 2014 r. były paliwa stałe, w których dominującym towarem pozostawał węgiel kamienny. Paliwa stałe stanowiły 52% przewiezionej masy w 2014 r. (53% w 2013 r.), oraz 42% wykonanej pracy przewozowej (44% w 2013 r.).

Odnotowany spadek wielkości transportu paliw stałych (-9% r/r) stanowi konsekwencję i odzwierciedlenie zmniejszonego zapotrzebowania na węgiel kamienny spowodowanego spadkiem produkcji energii elektrycznej (spadek o 5,1% r/r). Drugim istotnym czynnikiem wpływającym na obniżenie poziomu przewozów węgla było ograniczenie eksportu surowca spowodowane utrzymującymi się spadkami cen surowca na rynkach światowych.

W konsekwencji obniżonego popytu na przewozy węgla kamiennego kierowanego poza granice Polski (przewozy charakteryzujące się największymi odległościami przewozowymi) odnotowany został spadek odległości przewozowej dla omawianego rodzaju towarów (o 10 km r/r). Działania Grupy w zakresie sprzedaży przewozów paliw stałych przeznaczonych na rynek krajowy w znacznym stopniu kompensowały niekorzystne wpływy ograniczonych przewozów eksportowych.

W efekcie, praca przewozowa przy transporcie węgla kamiennego dla przesyłek realizowanych w pozostałych (z wyłączeniem eksportu) grupach komunikacyjnych (przewozy krajowe, import oraz tranzyt) wzrosła o 9% r/r.

Niekorzystne uwarunkowania zewnętrzne dotyczące przewozy paliw stałych, Grupa PKP CARGO skutecznie kompensowała wzrostem przewozów w drugim największym rodzaju towarów, tj. kruszyw i materiałów budowlanych.

Udział przewozów kruszyw w pracy przewozowej Grupy w 2014 r. wyniósł 21% (18% w 2013 r.), co było efektem 11% wzrostu wielkości zrealizowanej pracy przewozowej. Transport kruszyw i materiałów budowlanych w badanym okresie kształtowany był przez kontynuowane i uruchamiane inwestycje infrastrukturalne.

Trzecim co do wielkości rodzajem produktowym Grupy PKP CARGO jest grupa produktów związanych z przemysłem metalurgicznym, w której głównymi towarami są metale i rudy żelaza. Ich udział w pracy przewozowej Grupy PKP CARGO wyniósł w 2014 r. 12% (14% w 2013 r.). Przewozy w przedmiotowej grupie w 2014 r. uległy obniżeniu głównie z uwagi na ograniczony transport rudy żelaza, obsługiwany w tranzycie z polskich portów do południowych państw ościennych.

Tabela 3 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO w Q4 i 2014 r.

| | 2014 | 2013 | Zmiana 2014- 2013 | Zmiana 2014- 2013 | 2014 | 2013 | Q4 2014 | Q4 2013 | Zmiana 2014- 2013 |
|---|------------------|---------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------|------------------|--------------|-------------------------|
| | <i>(mln tkm)</i> | | | % | <i>udział w całości (%)</i> | | <i>(mln tkm)</i> | | % |
| Paliwa stałe ¹ | 12 081 | 13 301 | -1 220 | -9% | 42% | 44% | 3 275 | 3 293 | -1% |
| <i>z czego węgiel kamienny</i> | 10 675 | 11 849 | -1 174 | -10% | 37% | 39% | 2 908 | 2 918 | 0% |
| Kruszywa i materiały budowlane ² | 6 137 | 5 540 | 597 | 11% | 21% | 18% | 1 607 | 1 619 | -1% |
| Metale i rudy ³ | 3 488 | 4 365 | -877 | -20% | 12% | 14% | 835 | 1 219 | -32% |
| Produkty chemiczne ⁴ | 1 901 | 1 676 | 225 | 13% | 7% | 6% | 497 | 411 | 21% |
| Paliwa płynne ⁵ | 735 | 796 | -61 | -8% | 3% | 3% | 204 | 199 | 3% |
| Drewno i płody rolne ⁶ | 1 693 | 1 689 | 4 | 0% | 6% | 6% | 394 | 497 | -21% |
| Przewozy intermodalne | 1 754 | 1 835 | -81 | -4% | 6% | 6% | 433 | 466 | -7% |
| Pozostałe ⁷ | 731 | 883 | -152 | -17% | 3% | 3% | 183 | 215 | -15% |
| Razem | 28 520 | 30 085 | -1 565 | -5% | 100% | 100% | 7 428 | 7 919 | -6% |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 4 Masa towarowa Grupy PKP CARGO w Q4 i 2014 r.

| | 2014 | 2013 | Zmiana 2014- 2013 | Zmiana 2014- 2013 | 2014 | 2013 | Q4 2014 | Q4 2013 | Zmiana 2014- 2013 |
|---|-------------------|----------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------|-------------------|---------------|-------------------------|
| | <i>(tys. ton)</i> | | | % | <i>udział w całości (%)</i> | | <i>(tys. ton)</i> | | % |
| Paliwa stałe ¹ | 56 919 | 59 954 | -3 035 | -5% | 52% | 53% | 16 150 | 15 998 | 1% |
| <i>z czego węgiel kamienny</i> | 51 976 | 54 969 | -2 993 | -5% | 47% | 48% | 14 854 | 14 750 | 1% |
| Kruszywa i materiały budowlane ² | 21 525 | 19 820 | 1 705 | 9% | 19% | 17% | 5 647 | 5 718 | -1% |
| Metale i rudy ³ | 12 292 | 13 730 | -1 438 | -10% | 11% | 12% | 2 932 | 3 589 | -18% |
| Produkty chemiczne ⁴ | 5 961 | 5 868 | 93 | 2% | 5% | 5% | 1 491 | 1 451 | 3% |
| Paliwa płynne ⁵ | 2 692 | 3 013 | -321 | -11% | 3% | 3% | 759 | 745 | 2% |
| Drewno i płody rolne ⁶ | 4 709 | 4 416 | 293 | 7% | 4% | 4% | 1 187 | 1 309 | -9% |
| Przewozy intermodalne | 4 535 | 4 866 | -331 | -7% | 4% | 4% | 1 113 | 1 259 | -12% |
| Pozostałe ⁷ | 2 073 | 2 779 | -706 | -25% | 2% | 2% | 513 | 709 | -28% |
| Razem | 110 706 | 114 446 | -3 740 | -3% | 100% | 100% | 29 792 | 30 778 | -3% |

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.² Uwzględnia wszelkie rodzaje kamienia, piasku, cegiel i cementu.³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.⁶ Uwzględnia zboże, ziemniaki, buraki cukrowe, pozostałe płody rolne, drewno i wyroby drewniane.⁷ Uwzględnia transport promowy i pozostałe przewozy towarowe.

Źródło: Opracowanie własne

Zmiany w wielkościach i strukturze towarowej przewozów Grupy PKP CARGO, miały istotny wpływ na ukształtowaną w roku 2014 strukturę przewozów wg rodzajów komunikacji. Przewozy realizowane w komunikacji krajowej wzrosły pod względem udziału do poziomu 53%. Odnotowany, wyraźny wzrost w obszarze przewozów krajowych spowodowany był przede wszystkim dynamicznym zwiększeniem przewozów kruszyw i materiałów budowlanych (o 11% r/r), które przewożone są głównie w ramach komunikacji wewnętrznej na terenie Polski.

Czynnikiem dodatkowo determinującym wyższy udział przewozów krajowych był spadek wykonanej pracy przewozowej w eksporcie węgla kamiennego, który równocześnie odzwierciedlony został w udziale eksportu w strukturze przewozów Grupy. Udział eksportu w 2014 roku kształtował się na poziomie 21% (26% w 2013 r.).

Udział przewozów realizowanych w imporcie kształtował się na poziomie 18% wg pracy przewozowej (16% w roku 2013), natomiast przewozów tranzytowych na poziomie 8% wg pracy przewozowej (9% w roku 2013).

Tabela 5 Struktura pracy przewozowej Grupy PKP CARGO wg rodzaju komunikacji w Q4 i 2014 r.

| | 2014 | 2013 | Zmiana 2014- 2013 | Zmiana 2014- 2013 | 2014 | 2013 | Q4 2014 | Q4 2013 | Zmiana 2014- 2013 |
|---------------|------------------|---------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------|------------------|--------------|-------------------------|
| | <i>(mln tkm)</i> | | <i>%</i> | | <i>udział w całości (%)</i> | | <i>(mln tkm)</i> | | <i>%</i> |
| Kraj | 15 209 | 14 811 | 398 | 3% | 53% | 49% | 4 166 | 4 219 | -1% |
| Eksport | 5 883 | 7 777 | -1 894 | -24% | 21% | 26% | 1 451 | 1 524 | -5% |
| Import | 5 165 | 4 932 | 233 | 5% | 18% | 16% | 1 251 | 1 510 | -17% |
| Tranzyt | 2 263 | 2 565 | -302 | -12% | 8% | 9% | 560 | 666 | -16% |
| Ogółem | 28 520 | 30 085 | -1 565 | -5% | 100% | 100% | 7 428 | 7 919 | -6% |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 6 Struktura masy towarowej Grupy PKP CARGO wg rodzaju komunikacji w Q4 i 2014 r.

| | 2014 | 2013 | Zmiana 2014- 2013 | Zmiana 2014- 2013 | 2014 | 2013 | Q4 2014 | Q4 2013 | Zmiana 2014- 2013 |
|---------------|-------------------|----------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------|-------------------|---------------|-------------------------|
| | <i>(tys. ton)</i> | | <i>%</i> | | <i>udział w całości (%)</i> | | <i>(tys. ton)</i> | | <i>%</i> |
| Kraj | 69 975 | 69 326 | 649 | 1% | 63% | 61% | 19 621 | 19 120 | 3% |
| Eksport | 18 265 | 22 204 | -3 939 | -18% | 17% | 19% | 4 652 | 4 909 | -5% |
| Import | 18 822 | 18 846 | -24 | 0% | 17% | 16% | 4 658 | 5 658 | -18% |
| Tranzyt | 3 644 | 4 070 | -426 | -10% | 3% | 4% | 861 | 1 091 | -21% |
| Ogółem | 110 706 | 114 446 | -3 740 | -3% | 100% | 100% | 29 792 | 30 778 | -3% |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 7 Średnia odległość przewozów Grupy PKP CARGO wg rodzaju komunikacji w Q4 i 2014 r.

| | 2014 | 2013 | Zmiana 2014-2013 | Zmiana 2014-2013 | Q4 2014 | Q4 2013 | Zmiana 2014-2013 |
|---------------|------------|------------|---------------------|---------------------|------------|------------|---------------------|
| | <i>Km</i> | | <i>%</i> | | <i>Km</i> | | <i>%</i> |
| Kraj | 217 | 214 | 3 | 1% | 212 | 221 | -4% |
| Eksport | 322 | 350 | -28 | -8% | 312 | 310 | 1% |
| Import | 274 | 262 | 12 | 5% | 269 | 267 | 1% |
| Tranzyt | 621 | 630 | -9 | -1% | 650 | 610 | 7% |
| Ogółem | 258 | 263 | -5 | -2% | 249 | 257 | -3% |

Źródło: Opracowanie własne

3.2. Pozostałe usługi

Usługi trakcyjne

Poza działalnością przewozową, Grupa świadczy usługi trakcyjne, tj. usługi polegające na zapewnieniu kontrahentowi pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego lub zapewnieniu jego gotowości np. do prowadzenia pociągów naprawczych, ratunkowych itp. Do świadczenia usług trakcyjnych Grupa wykorzystuje okresowe nadwyżki taboru trakcyjnego oraz drużyn trakcyjnych. W ramach tej działalności, prowadzone może być także udostępnianie taboru trakcyjnego (lokomotywy bez drużyn trakcyjnych).

Działalność bocznicowa

Grupa PKP CARGO świadczy również szereg usług około przewozowych, w tym m.in. usługi bocznicowe obejmujące formowanie pociągów, usługi manewrowe przy wykorzystaniu własnego taboru oraz taboru osób trzecich, zarządzanie ruchem kolejowym na bocznicach, obsługę stanowisk przy wykorzystaniu personelu świadczącego usługi i przewozy bocznicowe. Bocznicę obsługiwane przez Grupę stanowią własność osób trzecich i zwykle łączą zakłady produkcyjne klientów Grupy z główną siecią kolejową. Głównym podmiotem świadczącym wymienione usługi jest PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., w ramach kompleksowej obsługi bocznic kolejowych, oferuje swoim klientom obsługę manewrową bocznic kolejowych, prowadzenie ruchu kolejowego na terenie bocznic, obsadę stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na bocznicach, dzierżawę taboru kolejowego, diagnostykę, konserwację i bieżące utrzymanie infrastruktury kolejowej, sporządzanie regulaminów pracy bocznic, obsługę handlową przesyłek nadawanych do przewozu oraz szkolenia okresowe pracowników.

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. realizuje swoje usługi dla przedsiębiorstw działających w przemyśle górniczym: są to głównie kopalnie węgla kamiennego i kopalnie kruszyw oraz w przemyśle energetycznym: elektrownie i elektrociepłownie. Według stanu na 31 grudnia 2014 r. spółka obsługuje łącznie 31 bocznic.

Działalność przeładunkowa

Grupa PKP CARGO działalność przeładunkową rozwija w oparciu o terminale przeładunkowe konwencjonalne i intermodalne należące do PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze, PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o., PS TRADE TRANS Sp. z o. o. oraz „CARGOSPED” Sp. z o.o.

Na terminalach konwencjonalnych dokonuje się przeładunku towarów, z których dominującymi są: węgiel kamienny, ropa i przetwory z ropy, artykuły chemiczne, metale i wyroby z metali, drewno, zrębki drewniane, nawozy sztuczne, rudy, samochody. PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o. jako jedyna spółka ma odmrażalnię oraz terminal przestawczy wózków wagonowych dla obsługi ładunków w komunikacji bezprzeładunkowej. W 2014 r. najwięcej przeładunków wykonano na terminalach należących do PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.

Przeładunku jednostek ładunkowych dokonuje się na pięciu terminalach intermodalnych, z których cztery są zarządzane przez „CARGOSPED” Sp. z o.o., jeden jest w strukturach PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. Nowy terminal kontenerowy w Poznaniu Franowie został oddany do eksploatacji w dniu 18 grudnia 2013 roku. Do dnia 31 października 2014r. funkcjonował w strukturach PKP CARGO S.A., a obecnie jest zarządzany przez „CARGOSPED” Sp. z o.o.. Natomiast w PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o. jest punkt przeładunku przystosowany do obsługi jednostek intermodalnych.

W 2014 r. w porównaniu do analogicznego okresu w 2013 r. obserwujemy wyraźny wzrost wielkości przeładunków na terminalach konwencjonalnych o 18,2% oraz nieznaczny spadek na terminalach kontenerowych o 1,1%.

Usługi intermodalne

Grupa PKP CARGO świadczy kompleksowe usługi przewozów intermodalnych obejmujące głównie transport kolejowy kontenerów, jak również transport kontenerów na naczepach samochodowych. Ponadto oferuje rozwiązania logistyczne na podstawie transportu intermodalnego według modelu *door-to-door* oraz *just-in-time*. Grupa realizuje usługi intermodalne głównie jako kolejowy przewoźnik towarowy oraz operator terminali kontenerowych.

Działalność spedycyjna

Usługi spedycyjne realizowane są głównie przez spółki PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (spedycja krajowa i międzynarodowa) oraz „CARGOSPED” Sp. z o.o. (spedycja krajowa).

PS TRADE TRANS Sp. z o.o. świadczy kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu kolejowego samochodowego, morskiego i śródlądowego organizując przewozy, przeładunek, składowanie, magazynowanie, konfekcjonowanie i dystrybucję. Spółka realizuje także obsługę celną. Spółka „CARGOSPED” Sp. z o.o. specjalizuje się m. in. w spedycji kolejowej w zakresie przewozów kruszywa.

Działalność naprawcza

Utrzymanie taboru realizowane jest przez punkty napraw funkcjonujące w PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów, lokomotyw elektrycznych oraz lokomotyw spalinowych. Poza taborem stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru dla innych podmiotów z rynku kolejowego. W 2014 r. Grupa zrealizowała na zlecenie zewnętrznych kontrahentów m.in. 72 przeglądy okresowe i 226 przeglądów kontrolnych lokomotyw, a także 25 napraw okresowych wagonów.

Ilości napraw i przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynikają z cykli określonych w Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) oraz ilości utrzymywanego w sprawności technicznej taboru zgodnie z zapotrzebowaniem zgłoszonym przez pion handlowy. Poza czynnościami planowymi punkty napraw funkcjonujące w strukturach Grupy PKP CARGO wykonują naprawy bieżące taboru mające na celu usuwanie usterek powstających w taborze w trakcie pracy.

W dniu 1 lipca 2014 r. nastąpiła konsolidacja działalności spółek z Grupy PKP CARGO dedykowanych do napraw taboru kolejowego. Obecnie kompetencje z tego zakresu są skupione w spółce PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

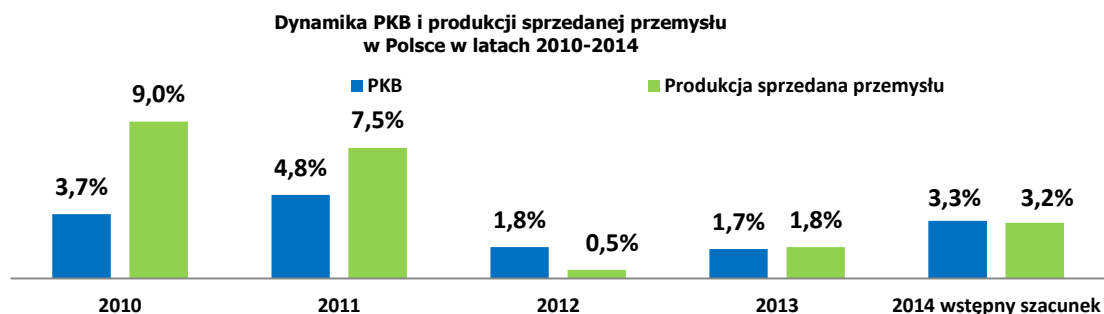
3.3. Otoczenie makroekonomiczne

Polska gospodarka

Działalność PKP CARGO S. A. w 2014 r. realizowana była w warunkach relatywnie korzystnego otoczenia zewnętrznego. Odnotowane tempo wzrostu gospodarczego, osiągnęło poziom najwyższy od trzech lat, co było konsekwencją wzrostu krajowego popytu konsumpcyjnego oraz inwestycyjnego.

Produkt krajowy brutto polskiej gospodarki (zgodnie z szacunkami GUS) był realnie wyższy o 3,3% od poziomu odnotowanego w roku 2013, natomiast inflacja (mierzona wskaźnikiem CPI) ukształtowała się na równym poziomie w stosunku do roku ubiegłego.

Rysunek 8 Dynamika zmian PKB i produkcji sprzedanej przemysłu w Polsce w latach 2010-2014



Źródło: GUS [uwaga GUS w 2014 r. dostosował metodologię obliczania PKB do standardów ESA 2010, zmieniona metodologia została także zastosowana do skorygowania odczytów PKB w poprzednich latach]

Należy zauważyć, iż generalnie pozytywnie oceniana koniunktura gospodarcza przyczyniła się do wzrostu produkcji sprzedanej produktów, wśród których nie wszystkie stanowią istotne towary przewożone transportem kolejowym. Wzrosty w produkcji sprzedanej odnotowano w 24 (spośród 34) działów przemysłu, w tym m.in. w produkcji metali (o 6,2%), wyrobów z metali (o 7,3%), wyrobów z tworzyw sztucznych (o 6,2%) oraz pojazdów samochodowych (o 5,1%). Zmniejszeniu natomiast uległa głównie sprzedaż węgla kamiennego i brunatnego (o 8,1%) oraz wyrobów chemicznych (o 1,9%).

Ceny produkcji sprzedanej przemysłu były niższe niż w 2013 r. o 1,5% (w tym w górnictwie i wydobywaniu o 4,7%, oraz w przetwórstwie przemysłowym o 1,6%).

Zgodnie z szacunkami GUS, produkcja budowlano - montażowa w 2014 r. była wyższa o 3,0%, przy czym najwyższe wzrosty w tym sektorze zaobserwowano w przedsiębiorstwach wyspecjalizowanych w inżynierii lądowej i wodnej (o 8,6%). Spadki odnotowano natomiast w budownictwie kubaturowym (o 4,0%).

Europejska gospodarka

Koniunktura gospodarcza Polski w omawianym okresie wspierana była przez obserwowane ożywienie gospodarcze w większości Państw Europy Środkowej i Wschodniej.

Zgodnie z Raportem Narodowego Banku Polskiego, w trzech pierwszych kwartałach 2014 r. roczne tempo wzrostu PKB w całym regionie wyniosło 2,9% wobec 1,3% w 2013 r., tym samym było ono ponad dwukrotnie wyższe niż w krajach UE15. Należy niemniej zauważyć, iż na obserwowane pozytywne dane z całego regionu największy wpływ miały gospodarki Polski, Słowacji i Węgier.

Pozytywne sygnały ożywienia gospodarczego odnotowane zostały również dla gospodarki niemieckiej, gdzie wzrost PKB osiągnął 1,5% (wobec 0,4% w 2012 r. oraz w 0,1% w roku 2013).

Transport

Zgodnie z danymi GUS, przewozy ładunków ogółem⁶ w 2014 r. wyniosły 477,2 mln ton, tj. o 3,1% więcej niż w roku 2013. Wzrost przewozów zaobserwowano w transporcie samochodowym oraz śródlądowym wodnym, natomiast spadki w transporcie morskim, kolejowym oraz rurociągowym.

Transportem kolejowym przewieziono 227,7⁷ mln ton ładunków (spadek o 2,1%) przy czym odnotowano następujące zmiany w poszczególnych rodzajach komunikacji:

- Przewozy krajowe (spadek o 3%)
- Import (wzrost o 8%)
- Eksport (spadek o 5%)
- Tranzyt (spadek o 18%)

Transportem samochodowym zarobkowym przewieziono 188,1 mln ton (wzrost o 12,1%), natomiast transportem rurociągowym przetłoczono 49,9 mln ton ropy i produktów naftowych (spadek o 1,5%).

W portach morskich przeładowano 68,9 mln ton ładunków (wzrost o 7,2%), gdzie na szczególną uwagę zasługuje dynamiczny wzrost przeładunków kontenerów (o 18,3%).

Transport intermodalny

Rok 2014 potwierdził przewidywania rynkowe odnośnie do rozwoju przewozów intermodalnych. W okresie trzech kwartałów 2014 r. wzrosła liczba transportowanych jednostek (UTI), co przełożyło się na korzystne wyniki transportu kolejowego dla tego produktu. W efekcie, odnotowano zarówno zwiększenie masy przewożonych jednostek (o 12,8%), jak również wzrost realizowanej pracy przewozowej (o 13,6%).

Obserwowany od kilku lat dynamiczny wzrost przewozów intermodalnych, jest konsekwencją polityki transportowej UE, ukierunkowanej na realokację towarów z transportu drogowego na kolejowy. W ramach wsparcia przedmiotowego transportu, na terenie Polski zrealizowane zostały liczne inwestycje (wspierane środkami UE) w zakresie infrastruktury punktowej dedykowanej do obsługi jednostek intermodalnych.

Dodatkowym wsparciem dla transportu intermodalnego w roku 2014 była stale rozwijana aktywność polskich portów, interoperacyjność sieci oraz rosnące zainteresowanie producentów konteneryzacją swoich produktów.

Na uwagę zasługuje fakt, iż przewozy realizowane w tej technologii wspierane są również poprzez preferencyjną stawkę dostępu do infrastruktury.

Koniunktura w głównych gałęziach przemysłu, które bezpośrednio wpływają na popyt na usługi transportowe

Z uwagi na charakterystykę przewozów kolejowych, w których dominującymi grupami towarowymi pozostają towary masowe, wolumeny transportowane koleją w znacznym stopniu zależą od poziomu wydobycia i sprzedaży węgla kamiennego, produkcji przemysłu metalurgicznego oraz skali realizowanych inwestycji infrastrukturalnych.

Przemysł górniczy

Polskie górnictwo w okresie 2014 r. cechował niski popyt na węgiel kamienny czego konsekwencją było ograniczenie produkcji i zmniejszenie sprzedaży największych spółek wydobywczych. Należy zauważyć, że niekorzystna sytuacja w polskim sektorze wydobywczym to efekt nakładających się na siebie czynników zewnętrznych i wewnętrznych.

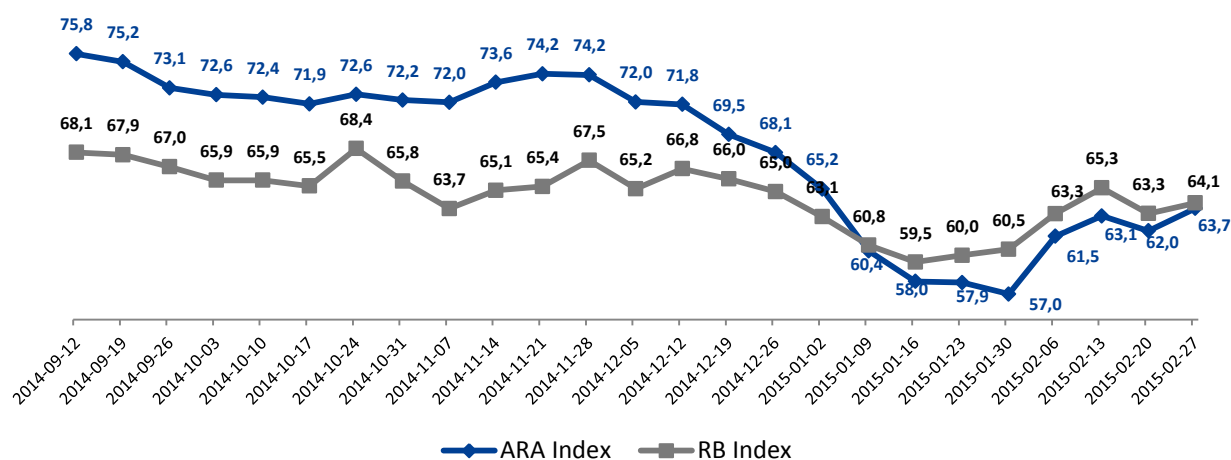
Wymiana handlowa węglem kamiennym realizowana jest w skali światowej, zatem wyniki branży w znacznym stopniu zależne były od trendów i aktywności spółek wydobywczych na całym świecie. W chwili obecnej obserwowana jest pogłębiająca się nadpodaż surowca w skali światowej, co znalazło odzwierciedlenie w stałych trendach spadkowych ceny surowca. Zgodnie z Indexem ARA, który najlepiej obrazuje ceny surowca dostarczanego na rynek europejski, wycena węgla kamiennego osiągnęła pod koniec 2014 r. poziom 65 dolarów za tonę, tj. najniższy poziom w okresie kilkuletnich obserwacji.

Wskazane wyżej niskie ceny węgla kamiennego, w roku 2014 r. znacząco ograniczały możliwości eksportu surowca, dotychczas skutecznie realizowanego przez polskie spółki wydobywcze.

⁶ w przedsiębiorstwach zatrudniających 9 osób lub więcej

⁷ dane wstępne; GUS publikuje dane ostateczne w Roczniku „Transport Wyniki działalności” w lipcu roku następującym po roku sprawozdawczym

Rysunek 9 Ceny węgla na rynku ARA w porównaniu do RB*



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

Źródło: www.gornictwo.wnp.pl

Niezależnie od obserwowanej światowej nadprodukcji węgla, jako znaczący czynnik determinujący niski poziom sprzedaży surowca w 2014 r. wyróżnić należy spadek produkcji energii elektrycznej, która wyniosła 158 496 GWh i była niższa o 3,6% r/r. Dodatkowo, niekorzystny wpływ otoczenia zewnętrznego w roku 2014 potęgowany był barierami wewnętrznymi polskich spółek wydobywczych, ograniczającymi postęp prowadzonych w branży procesów restrukturyzacyjnych.

Zgodnie z danymi Agencji Rozwoju Przemysłu, w okresie 11 miesięcy sprzedaż węgla ogółem spadła o ponad 9% i wyniosła 64,1 mln ton, przy czym w sprzedaży krajowej odnotowano spadek o ponad 7% (do poziomu 56,6 mln ton), natomiast w eksporcie spadek wyniósł aż 23,6% (do poziomu 7,6 mln ton).

Na koniec 2014 r. stan zapasów na zwałach przy kopalniach zmalał i wyniósł 8,2 mln ton węgla, niemniej w odniesieniu do sytuacji z końca listopada 2013 r. jest on jednak nadal o ok. 1,5 mln ton wyższy.

Przemysł budowlany

Zgodnie ze wstępnymi danymi GUS, wzrost produkcji budowlanej w 2014 r. (w przedsiębiorstwach budowlanych powyżej 9 osób) wyniósł 3,6% r/r. Poprawa koniunktury w budownictwie była przede wszystkim efektem realizowanych inwestycji infrastrukturalnych gdzie dodatkowe wsparcie stanowiła możliwość wcześniejszego rozpoczęcia projektów budowlanych z uwagi na korzystne warunki atmosferyczne w pierwszym kwartale roku.

Produkcja kruszywa w 2014 r. wzrosła o ok. 20 mln – do poziomu ok. 240 mln ton, przy czym w niektórych regionach Polski zanotowano ponad 30% wzrost zapotrzebowania.

Wg danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w 2014 r. oddano do użytku 327,8 km dróg, dzięki czemu łączna długość dróg ekspresowych i autostrad w Polsce wzrosła do 3 025,7 km, wobec ok. 2 759 km na koniec 2013 r. Dalszy rozwój tej branży będzie podyktowany nowymi inwestycjami infrastrukturalnymi w związku z nową perspektywą finansową budżetu UE. W latach 2014 -2020 Polska będzie mogła zainwestować 82,5 mld euro z unijnej polityki spójności, w tym ok. 76,9 mld euro w ramach programów operacyjnych i 4,1 mld euro w projekty infrastrukturalne o znaczeniu europejskim.

Przemysł metalurgiczny

Zgodnie z wstępnymi danymi GUS, w roku 2014 produkcja stali surowej w Polsce wyniosła 8,8 mln ton i była większa o 7,3% w porównaniu do 2013 r., co wynikało głównie ze zwiększonego zapotrzebowania ze strony sektora budowlanego, pozostającego podstawowym konsumentem wyrobów hutniczych. Całkowite zużycie stali w Polsce w roku 2014 szacowane jest na 10,5 mln ton (wobec 10,3 mln ton w 2013 r.).

Konsekwentnie, w branży zauważalne było również wyraźne zwiększenie produkcji i przetwórstwa metali, gdzie wzrost produkcji sprzedanej metali wyniósł 6,2%, natomiast wyrobów z metali 7,3%.

Rok 2014 był okresem, w którym polskie huty pod względem prowadzonej produkcji wyprzedzały europejską konkurencję, co znalazło odzwierciedlenie w wynikach podmiotów prowadzących działalność na rynku polskim. Działalność polskiego przemysłu w roku 2014 pozostawała niemniej pod istotnym wpływem trwającego konfliktu na Ukrainie, gdzie ograniczenia produkcyjne kopalń, koksowni i hut stwarzały istotną barierę w utrzymaniu pożądanych dostaw, jak również znacząco wpływały na ceny importowanych dóbr.

Należy zauważyć, iż obecnie obserwowane ożywienie w sektorze, poprzedzone było kilkuletnim okresem spowolnienia, który cechowały znaczące obniżki cen surowców i produktów branży. Choć poprawa koniunktury w przemyśle metalurgicznym widoczna była już od połowy 2013 r., to ceny stali spadały jeszcze w pierwszych miesiącach 2014 r. Podobne trendy cechowały wymianę handlową rudami żelaza, których ceny w 2014 r. spadły do poziomów najniższych od 5 lat.

3.4. Informacje o rynkach zbytu oraz źródłach zaopatrzenia

Główni odbiorcy

Grupa PKP CARGO działa w jednym głównym obszarze geograficznym – Polsce, będącym krajem jej siedziby. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych (miejsce siedziby odbiorcy usług) poza Polską nie przekroczyła 15% całkowitych przychodów ze sprzedaży usług.

Przychody Grupy od klientów zewnętrznych w rozbiciu na lokalizacje opisano w nocie 5.2 „Informacje geograficzne” do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Grupa nie przedstawia informacji o wiodących klientach, gdyż przychody od żadnego z klientów Grupy jednostkowo nie przekraczają 10% sumy przychodów ze sprzedaży.

Główni dostawcy

Grupa PKP CARGO, działając na rynku przewozowym, w zakresie dostępu do infrastruktury uzależnione jest od największego dostawcy usług dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce - Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK). Jest to dostawca krajowy udostępniający przeważającą część infrastruktury kolejowej w Polsce. Infrastruktura ta udostępniana jest odpłatnie na takich samych zasadach wszystkim przewoźnikom wykonującym przewozy kolejowe zarówno rzeczy i osób. PKP PLK świadczy dla Grupy PKP CARGO usługi, które obejmują zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej oraz usługi udostępniania urządzeń sieci trakcyjnej, kierowanie i prowadzenia ruchu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Udział PKP PLK w kosztach zaopatrzenia Grupy (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia surowców i materiałów) wyniósł w 2014 r. 34,2%.

Ponadto głównym dostawcą Grupy w zakresie paliwa trakcyjnego i energii trakcyjnej jest PKP Energetyka S.A. Dostawca ten specjalizuje się w sprzedaży i dostarczaniu energii elektrycznej, sprzedaży paliw płynnych, a także w dostarczaniu usług elektroenergetycznych. Udział PKP Energetyka S.A. w kosztach zaopatrzenia Grupy (rozumianych jako suma kosztów usług obcych oraz zużycia surowców i materiałów) wyniósł w 2014 r. 25,0%.

3.5. Sezonowość / cykliczność działalności

Działalność Grupy PKP CARGO nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

3.6. Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane w zakresie zmian stanu zatrudnienia w Grupie PKP CARGO S.A. w 2014 r. oraz w IV kwartale 2014 r. w porównaniu do analogicznych okresów w 2013 r.

Tabela 8 Zatrudnienie na koniec okresu sprawozdawczego w Grupie PKP CARGO

| Wyszczególnienie | Liczba osób zatrudnionych na: | | | | |
|------------------|-------------------------------|---------------|---------------|-------------------------|-------------------|
| | 31.12.2014 | 31.12.2013 | 30.09.2014 | Zmiana od początku roku | Zmiana w kwartale |
| Spółka | 20 830 | 22 480 | 21 870 | -1 650 | -1 040 |
| Spółki zależne | 4 130 | 4 073 | 4 220 | 57 | -90 |
| Grupa | 24 960 | 26 553 | 26 090 | -1 593 | -1 130 |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 9 Przeciętne zatrudnienie w 2014 r. i 2013 r. w Grupie PKP CARGO

| Wyszczególnienie | przeciętne zatrudnienie w etatach | | Zmiana 2014-2013 | przeciętne zatrudnienie w osobach | | Zmiana 2014-2013 |
|------------------|-----------------------------------|---------------|------------------|-----------------------------------|---------------|------------------|
| | 2014 | 2013 | | 2014 | 2013 | |
| Spółka | 22 010 | 22 711 | -701 | 22 012 | 22 713 | -701 |
| Spółki zależne | 4 175 | 3 881 | 294 | 4 203 | 3 902 | 300 |
| Grupa | 26 185 | 26 591 | -406 | 26 215 | 26 616 | -400 |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 10 Przeciętne zatrudnienie w Q4 2014 r. i Q4 2013 r. w Grupie PKP CARGO

| Wyszczególnienie | przeciętne zatrudnienie w etatach | | Zmiana 2014-2013 | przeciętne zatrudnienie w osobach | | Zmiana 2014-2013 |
|------------------|-----------------------------------|---------------|------------------|-----------------------------------|---------------|------------------|
| | Q4 2014 | Q4 2013 | | Q4 2014 | Q4 2013 | |
| Spółka | 21 639 | 22 776 | -1 137 | 21 636 | 22 780 | -1 144 |
| Spółki zależne | 4 152 | 3 966 | 186 | 4 177 | 3 990 | 187 |
| Grupa | 25 791 | 26 742 | -952 | 25 813 | 26 770 | -957 |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11 Zmiana w strukturze zatrudnienia w 2014 r. i 2013 r. w Grupie PKP CARGO

| Wyszczególnienie | Liczba osób zatrudnionych na: | | Zmiana 2014 - 2013 | Liczba osób zatrudnionych na: | | Zmiana 2013 - 2012 |
|--------------------------|-------------------------------|---------------|--------------------|-------------------------------|---------------|--------------------|
| | 31.12.2014 | 31.12.2013 | | 31.12.2012 | 31.12.2012 | |
| Stanowiska nierobotnicze | 5 349 | 5 566 | -217 | 5 786 | -220 | |
| Stanowiska robotnicze | 19 611 | 20 987 | -1 376 | 21 841 | -854 | |
| Ogółem: | 24 960 | 26 553 | -1 593 | 27 627 | -1 074 | |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 12 Zmiana w strukturze zatrudnienia w Q4 2014 r. i Q4 2013 r. Grupie PKP CARGO

| Wyszczególnienie | Liczba osób zatrudnionych na: | | Zmiana w Q4 2014 | Liczba osób zatrudnionych na: | | Zmiana w Q4 2013 |
|--------------------------|-------------------------------|---------------|------------------|-------------------------------|---------------|------------------|
| | 31.12.2014 | 30.09.2014 | | 31.12.2013 | 30.09.2013 | |
| Stanowiska nierobotnicze | 5 349 | 5 464 | -115 | 5 566 | 5 551 | 15 |
| Stanowiska robotnicze | 19 611 | 20 626 | -1 015 | 20 987 | 21 267 | -280 |
| Ogółem: | 24 960 | 26 090 | -1 130 | 26 553 | 26 818 | -265 |

Źródło: Opracowanie własne

W 2014 r. przeciętne zatrudnienie w Grupie PKP CARGO zmniejszyło się o 406 etatów w porównaniu do 2013 r., głównie w następstwie rozwiązywania umów o pracę w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych.

Przeciętnie liczba pracowników w Jednostce Dominującej, w przeliczeniu na pełne etaty zwolnionych z obowiązku świadczenia pracy w 2014 r. wynosiła 91 wobec 587 rok wcześniej.

Spadek zatrudnienia w 2014 r. w Grupie PKP CARGO był głębszy niż zakładano w Prospekcie Emisyjnym PKP CARGO S.A., sporządzonym w związku z pierwszą ofertą publiczną. Spadek ten był głównie efektem większej niż zakładano ilości rozwiązanych umów o pracę w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych w Jednostce Dominującej, mimo wyższego

poziomu przyjęć nowych pracowników w spółkach zależnych. Wzrost zatrudnienia w spółkach zależnych wynikał głównie ze wzrostu wolumenu świadczonych usług. Ponadto wpływ na stan zatrudnienia na koniec roku 2014 miało zwolnienie z obowiązku świadczenia pracy.

Proces optymalizacji zatrudnienia jest kontynuowany w 2015 r. W Rozdziale 4.2.1. zamieszczone zostały informacje dotyczące realizacji Programu Dobrowolnych Odejść w 2015 r., w zakresie ilości pracowników, którzy z niego skorzystali.

3.7. Inwestycje Grupy PKP CARGO

3.7.1. Nakłady inwestycyjne

Grupa poniosła w 2014 r. nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych, wartości niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponent remontowy (naprawy okresowe taboru) w wysokości 560,1 mln zł, co stanowiło 154,1% wykonania 2013 r.

Grupa nie poniosła nakładów inwestycyjnych zagranicznych w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne.

Największa część nakładów inwestycyjnych w 2014 r. w Grupie została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe taboru (ilość napraw okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli określonych w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym), modernizację lokomotyw (12 szt.) oraz zakup wagonów (200 szt. wagonów platform do przewozu kontenerów) – łącznie 506,4 mln zł. Ponadto nakłady na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i wartości niematerialnych (oprogramowania) wyniosły 22,0 mln zł, na budownictwo inwestycyjne na poziomie 18,1 mln zł (w tym: budowa terminala intermodalnego Poznań Franowo, modernizacja obiektów Punktu Utrzymania Taboru w Węglińcu).

Szczegółowe zestawienie wykonania nakładów inwestycyjnych Grupy w 2014 r. oraz porównanie do wykonania w 2013 r. przedstawia poniższa tabela.

Tabela 13 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł)

| Wyszczególnienie | 2014 | 2013 | Zmiana 2014-2013 | Tempo zmian 2014-2013 |
|-------------------------------|----------------|----------------|---------------------|--------------------------|
| Budownictwo inwestycyjne | 18 130 | 43 432 | -25 302 | -58,3% |
| Modernizacja lokomotyw | 48 544 | 23 345 | 25 199 | 107,9% |
| Zakupy wagonów | 57 301 | 18 280 | 39 021 | 213,5% |
| Maszyny i urządzenia | 9 469 | 11 301 | -1 832 | -16,2% |
| Teleinformatyzacja | 21 972 | 34 193 | -12 221 | -35,7% |
| w tym: wartości niematerialne | 13 472 | 18 843 | -5 371 | -28,5% |
| Pozostałe | 4 163 | 1 917 | 2 246 | 117,2% |
| Komponenty w remontach: | 400 583 | 231 009 | 169 574 | 73,4% |
| NO Lokomotyw | 122 495 | 41 889 | 80 606 | 192,4% |
| NO Wagonów | 278 088 | 189 120 | 88 968 | 47,0% |
| Razem | 560 162 | 363 477 | 196 685 | 54,1% |

Źródło: Opracowanie własne

Struktura finansowania nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne kształtowała się następująco: 354,1 mln zł ze środków własnych Grupy, 178,4 mln zł kredyt, 2,7 mln zł w formie leasingu oraz 24,9 mln zł ze środków Funduszu Spójności, które Grupa otrzymała w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”.

Inwestycje kapitałowe

Dodatkowo, oprócz nakładów inwestycyjnych na rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne, w ramach inwestycji kapitałowych w 2014 r. PS TRADE TRANS Sp. z o.o. poniosła nakłady w wysokości 305 tys. zł na objęcie:

1. udziału w spółce POL-RAIL s.r.l. stanowiącego 3,23% kapitału zakładowego tej spółki (inwestycja zagraniczna);
2. 139 udziałów w spółce TRADE TRANS KARYA Sp. z o.o., stanowiących 39,7% kapitału zakładowego tej spółki (inwestycja krajowa);
3. 25 udziałów spółki PPHU UKPOL Sp. z o.o., stanowiących 25% kapitału zakładowego (inwestycja krajowa).

Nakłady te zostały sfinansowane ze środków własnych.

3.7.2. Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych

Grupa PKP CARGO posiada możliwości finansowania swoich zamierzeń inwestycyjnych zarówno z posiadanej i planowanej – z działalności operacyjnej - nadwyżki środków własnych, jak również z uwzględnieniem niewykorzystanego dotychczas kredytu EBI (umowa o kredyt zawarta w dniu 3 grudnia 2013 r. przez Jednostkę Dominującą) w kwocie 240 mln zł, przyznanego przez BGK kredytu inwestycyjnego w kwocie 515,2 mln zł oraz w ramach pozyskania nowych kredytów i pożyczek inwestycyjnych. Ustalone ze strategicznymi kredytodawcami dopuszczalne wskaźniki finansowe pozwalają Grupie na istotne zwiększenie skali finansowania zamierzeń inwestycyjnych środkami zewnętrznymi bez ryzyka naruszenia kowenantów obecnych umów kredytowych.

Dodatkowo, w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2014 r. 8 spółek z Grupy.

Grupa efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań. W celu zabezpieczenia ewentualnego ryzyka związanego z niedoborem środków pieniężnych w perspektywie krótkoterminowej, Jednostka Dominująca posiada umowę o kredyt w rachunku bieżącym z limitem wynoszącym 100 mln zł, niemniej jednak na chwilę obecną nie jest on wykorzystywany.

4 Analiza sytuacji finansowo – majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno – finansowe

4.1.1. Sprawozdanie z całkowitych dochodów

Analiza podstawowych wielkości ekonomiczno-finansowych Grupy PKP CARGO przedstawiona w niniejszym rozdziale uwzględnia prezentacyjną korektę danych zarówno w 2014 r. jak i w 2013 r. Dane w 2013 r. skorygowano o koszty wynikające z Porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. pomiędzy Związkami Zawodowymi a PKP CARGO S.A. podpisanego przez strony w dniu 22 sierpnia 2013 r., a także Paktu Gwarancji Pracowniczych podpisanego w dniu 2 września 2013 r., w łącznej kwocie 209,2 mln zł. Dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowano o efekt rezerw wynikających z wdrożonego Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie Uchwały Nr 423/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 listopada 2014 r. oraz Uchwały Nr 1363/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 listopada 2014 r. w łącznej kwocie 265,3 mln zł. Obie kwoty zostały ujęte w kosztach świadczeń pracowniczych.

W 2014 r. Grupa PKP CARGO przewiozła 110,7 mln ton ładunków (tj. o 3,3% mniej niż w 2013 r.) i wykonała pracę przewozową na poziomie 28,5 mld tkm (tj. o 5,2% mniej niż w 2013 r.), co zostało szczegółowo opisane w rozdziale „Przewozy kolejowe”. Przychody z działalności operacyjnej Grupy spadły o 11,3% r/r, a skorygowane koszty działalności operacyjnej o 12,6%. Tym samym Grupa wygenerowała w 2014 r. skorygowany zysk na działalności operacyjnej oraz zysk netto odpowiednio wyższe o 7,2% i 17,6% niż w 2013 r. Skorygowane: zysk na działalności operacyjnej i zysk netto wyniosły odpowiednio 342,4 mln zł i 276,2 mln zł.

Szczegóły w zakresie poszczególnych pozycji Sprawozdania z całkowitych dochodów przedstawiono w dalszej części niniejszego rozdziału.

Podstawowe wyniki ekonomiczno – finansowe w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. prezentuje tabela poniżej.

Tabela 14 Wyniki Grupy PKP CARGO w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł)

| Lp. | Wyszczególnienie | 2014 | 2013 | Zmiana 2014-2013 | Tempo zmian 2014/2013 | 2014 Skorygowane * | 2013 Skorygowane * | Zmiana 2014-2013 Skorygowane* | Tempo zmian 2014/2013 Skorygowane * |
|-----------|--|---------------|----------------|------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| 1 | Razem przychody z działalności operacyjnej | 4 257 102 | 4 797 461 | -540 359 | -11,3% | 4 257 102 | 4 797 461 | -540 359 | -11,3% |
| 2 | Razem koszty działalności operacyjnej | 4 180 028 | 4 687 276 | -507 248 | -10,8% | 3 914 697 | 4 478 116 | -563 419 | -12,6% |
| 3 | Zysk na działalności operacyjnej | 77 074 | 110 185 | -33 111 | -30,0% | 342 405 | 319 345 | 23 060 | 7,2% |
| 4 | Przychody finansowe | 33 812 | 34 333 | -521 | -1,5% | 33 812 | 34 333 | -521 | -1,5% |
| 5 | Koszty finansowe | 37 577 | 44 209 | -6 631 | -15,0% | 37 577 | 44 209 | -6 631 | -15,0% |
| 6 | Udział w zyskach jednostek stowarzyszonych wycenianych metodą praw własności | 881 | -13 438 | 14 319 | -106,6% | 881 | -13 438 | 14 319 | -106,6% |
| 7 | Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostce stowarzyszonej | - | 1 661 | -1 661 | - | - | 1 661 | - | - |
| 8 | Zysk przed opodatkowaniem | 74 190 | 88 532 | -14 342 | -16,2% | 339 521 | 297 692 | 41 829 | 14,1% |
| 9 | Podatek dochodowy | 12 905 | 23 145 | -10 240 | -44,2% | 63 318 | 62 885 | 433 | 0,7% |
| 10 | Zysk netto z działalności kontynuowanej | 61 285 | 65 387 | -4 102 | -6,3% | 276 203 | 234 806 | 41 396 | 17,6% |
| 11 | Zysk (strata) netto z działalności zaniechanej | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 12 | ZYSK NETTO | 61 285 | 65 387 | -4 102 | -6,3% | 276 203 | 234 806 | 41 396 | 17,6% |

* Dane w 2013 r. prezentacyjnie skorygowane o koszty wynikające z Porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. pomiędzy Związkami Zawodowymi a PKP CARGO S.A. podpisanego przez strony w dniu 22 sierpnia 2013 r., a także Paktu Gwarancji Pracowniczych podpisanego w dniu 2 września 2013 r., w łącznej kwocie 209,2 mln zł.

Dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowane o efekt rezerw wynikających z wdrożonego Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie Uchwały Nr 423/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 listopada 2014 r. oraz Uchwały Nr 1363/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 listopada 2014 r. Zobowiązania te zostały oszacowane w kwocie 265,3 mln zł.

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

Przychody z działalności operacyjnej

W całkowitych przychodach z działalności operacyjnej Grupy największy udział stanowią przychody ze sprzedaży usług (97,8% w 2014 r. przy 94,9% w 2013 r.). Przychody ze sprzedaży usług obejmują: przychody przewozowe, przychody z usług bocznicowych i trakcyjnych, przychody z tytułu wynajmu taboru, przychody z tytułu usług kompleksowego wsparcia eksploatacyjnego oraz przychody z tytułu napraw taboru. Pozostałą część przychodów z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO stanowią przychody ze sprzedaży towarów i materiałów, które obejmują, m.in. sprzedaż złomu stalowego i żeliwnego, jak również pozostałe przychody operacyjne obejmujące m. in. sprzedaż środków trwałych, zmianę stanu odpisów aktualizujących należności i odsetki od należności, zmianę stanu rezerw na zobowiązania.

Spadek przychodów przewozowych o 350,1 mln zł wynikał ze spadku przewozów kolejowych w Polsce (rozdział „Pozycja Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych”), a w szczególności z mniejszych przewozów w grupie węgla kamiennego na skutek spadku eksportu surowca.

Spadek przychodów ze sprzedaży towarów i materiałów o 108,9 mln zł, tj. 66,5% r/r spowodowany głównie niższymi przychodami ze sprzedaży złomu.

Pozostałe przychody operacyjne spadły o 39,7 mln zł, tj. 49,8% r/r. Spadek ten jest efektem wysokich pozostałych przychodów operacyjnych w 2013 r. spowodowanych zwrotem zapłaconej kary przez UOKiK dla PKP CARGO S.A. w wysokości 60,4 mln zł. Z uwagi na fakt, iż sprawa została przekazana do ponownego rozpoznania sądowi pierwszej instancji, Spółka dokonała szacunku rezerwy na karę, jaką może nałożyć ponownie UOKiK. Różnica pomiędzy ww. karą, a wartością nowo utworzonej rezerwy wyniosła 46 mln zł i została ujęta w pozostałych przychodach operacyjnych.

Tabela 15 Przychody z działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł)

| L.p. | Wyszczególnienie | 2014 | 2013 | Zmiana 2014-2013 | Tempo zmian 2014/2013 |
|----------|---|------------------|------------------|---------------------|--------------------------|
| 1 | Przychody ze sprzedaży, w tym: | 4 162 171 | 4 553 921 | -391 751 | -8,60% |
| 1.1 | Przychody przewozowe oraz spedycja kolejowa | 3 791 533 | 4 141 611 | -350 078 | -8,45% |
| 2 | Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów | 54 902 | 163 769 | -108 867 | -66,48% |
| 3 | Pozostałe przychody operacyjne | 40 029 | 79 771 | -39 742 | -49,82% |
| 4 | Razem przychody z działalności operacyjnej | 4 257 102 | 4 797 461 | -540 359 | -11,26% |

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

Koszty działalności operacyjnej

W okresie 2014 r. skorygowane koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO spadły o 563,4 mln zł, tj. o 12,6%, do poziomu 3 914,7 mln zł z 4 478,1 mln zł w 2013 r.

W 2014 r. odnotowano istotny spadek kosztów usług obcych, które osiągnęły w 2014 r. poziom 1 319,1 mln zł i były niższe o 258,3 mln zł, tj. 16,4% niż w 2013 r. Spadek wynika głównie z niższych kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej z powodu niższych przewozów, efektywniejszego wykorzystania tras oraz niższych jednostkowych stawek dostępu do infrastruktury stosowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Skorygowane koszty świadczeń pracowniczych spadły o 26 mln zł, tj. o 1,7% r/r. Przeciętne zatrudnienie w 2014 r. spadło o 406 etatów r/r. Zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale „Informacje dotyczące zatrudnienia”.

W 2014 r. odnotowano również spadek kosztów zużycia surowców i materiałów, o 107,6 mln zł, tj. o 15,1% r/r. Ma to bezpośredni związek ze zmniejszeniem w PKP CARGO S.A. kosztów zużycia paliwa trakcyjnego, a także kosztów energii trakcyjnej, co było spowodowane niższymi przewozami oraz spadkiem cen jednostkowych paliwa i energii. Jednocześnie zmniejszyło się również zużycie materiałów wykorzystywanych głównie do utrzymania taboru kolejowego.

Spadek kosztów amortyzacji (wraz z odpisami aktualizującymi) o 21,6 mln zł, tj. o 5,6% r/r, do poziomu 367,2 mln zł w 2014 r., wynikał głównie z zawiązania w 2013 r. odpisu aktualizujący wartość środków trwałych w wysokości 11,9 mln zł, a także spadku kosztów amortyzacji rzeczowego majątku trwałego (o 3,0 mln zł, tj. o 0,8 % r/r, do poziomu 350,2 mln zł) oraz aktywów niematerialnych (o 5,6 mln zł, tj. 25,4% r/r do poziomu 16,6 mln zł).

W 2014 r. wartość sprzedanych towarów i materiałów spadła o 97,5 mln zł, tj. 71,8% do poziomu 38,2 mln zł w ślad za spadkiem przychodów ze sprzedaży złomu.

Pozostałe koszty operacyjne w 2014 r. spadły o 34,5 mln zł, tj. 57,3% r/r do poziomu 25,7 mln zł głównie z powodu niższych rezerw na pozostałe kary (spadek o 19,4 mln zł r/r) oraz niższych kosztów likwidacji majątku trwałego i obrotowego (spadek o 1,8 mln zł r/r).

Tabela 16 Koszty działalności operacyjnej Grupa PKP CARGO w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł)

| Lp. | Wyszczególnienie | 2014 | 2013 | Zmiana 2014-2013 | Tempo zmian 2014/2013 | 2014 Skorygowane * | 2013 Skorygowane* | Zmiana 2014-2013 Skorygowane* | Tempo zmian 2014/2013 Skorygowane* |
|----------|--|------------------|------------------|------------------|-----------------------|--------------------|-------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| 1 | Amortyzacja i odpisy aktualizujące | 367 200 | 388 845 | -21 645 | -5,6% | 367 200 | 388 845 | -21 645 | -5,6% |
| 2 | Zużycie surowców i materiałów | 603 561 | 711 233 | -107 672 | -15,1% | 603 561 | 711 233 | -107 672 | -15,1% |
| 3 | Usługi obce | 1 319 111 | 1 577 434 | -258 323 | -16,4% | 1 319 111 | 1 577 434 | -258 323 | -16,4% |
| 4 | Podatki i opłaty | 41 135 | 37 874 | 3 261 | 8,6% | 41 135 | 37 874 | 3 261 | 8,6% |
| 5 | Koszty świadczeń pracowniczych | 1 744 755 | 1 714 555 | 30 200 | 1,8% | 1 479 424 | 1 505 395 | -25 971 | -1,7% |
| 6 | Pozostałe koszty rodzajowe | 40 341 | 61 484 | -21 143 | -34,4% | 40 341 | 61 484 | -21 143 | -34,4% |
| 7 | Wartość sprzedanych towarów i materiałów | 38 203 | 135 670 | -97 467 | -71,8% | 38 203 | 135 670 | -97 467 | -71,8% |
| 8 | Pozostałe koszty operacyjne | 25 722 | 60 181 | -34 459 | -57,3% | 25 722 | 60 181 | -34 459 | -57,3% |
| 9 | Razem koszty działalności operacyjnej | 4 180 028 | 4 687 276 | -507 248 | -10,8% | 3 914 697 | 4 478 116 | -563 419 | -12,6% |

* Dane w 2013 r. prezentacyjnie skorygowane o koszty wynikające z Porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. pomiędzy Związkami Zawodowymi a PKP CARGO S.A. podpisanego przez strony w dniu 22 sierpnia 2013 r., a także Paktu Gwarancji Pracowniczych podpisanego w dniu 2 września 2013 r., w łącznej kwocie 209,2 mln zł.

Dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowane o efekt rezerw wynikających z wdrożonego Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie Uchwały Nr 423/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 listopada 2014 r. oraz Uchwały Nr 1363/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 listopada 2014 r. Zobowiązania te zostały oszacowane w kwocie 265,3 mln zł.

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

Zysk na działalności operacyjnej

W wyniku opisanych powyżej zmian przychodów i skorygowanych kosztów działalności operacyjnej skorygowany zysk na działalności operacyjnej wzrósł o 23 mln zł, tj. o 7,2%, do poziomu 342,4 mln zł w 2014 r.

EBITDA

Skorygowany wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy aktualizujące określany jako EBITDA, wzrósł o 1,4 mln zł, tj. o 0,2% do poziomu 709,6 mln zł w 2014 r.

Działalność finansowa

Tabela 17 Działalność finansowa Grupa PKP CARGO w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. (tys. zł)

| Lp. | Wyszczególnienie | 2014 | 2013 | Zmiana 2014-2013 | Tempo zmian 2014/2013 |
|----------|--|---------------|----------------|------------------|-----------------------|
| 1 | Przychody finansowe | 33 812 | 34 333 | -521 | -1,5% |
| 2 | Koszty finansowe | 37 577 | 44 209 | -6 632 | -15,0% |
| 3 | Udział w zyskach jednostek stowarzyszonych wycenianych metodą praw własności | 881 | -13 438 | 14 319 | -106,6% |
| 4 | Wynik ze sprzedaży udziałów w jednostce stowarzyszonej | 0 | 1 661 | -1 661 | -100,0% |
| 5 | Wynik na działalności finansowej | -2 884 | -21 653 | 18 769 | -86,7% |

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

W 2014 r. Grupa PKP CARGO odnotowała stratę na działalności finansowej w wysokości 2,9 mln zł, tym samym w porównaniu do 2013 r. wynik na działalność finansowej poprawił się o 18,8 mln zł, co było głównie efektem niższego poziomu odpisów aktualizujących wartość udziałów w spółkach wycenianych metodą praw własności.

Zysk przed opodatkowaniem

W 2014 r. skorygowany zysk przed opodatkowaniem wzrósł o 41,8 mln zł, tj. o 14,1% r/r, do poziomu 339,5 mln zł. Wzrost skorygowanego zysku przed opodatkowaniem wynikał ze wzrostu skorygowanego zysku z działalności operacyjnej, oraz wzrostu zysku na działalności finansowej.

Podatek dochodowy

W 2014 r. PKP CARGO S.A. wykazała podatek dochodowy w kwocie 12,9 mln zł, z czego podatek bieżący wynosił -0,3 mln zł, zaś podatek odroczony 9,9 mln zł. Podatek obliczony dla skorygowanego zysku brutto wyniósłby 63,3 mln zł.

Zysk netto

W 2014 r. Grupa wypracowała zysk netto w wysokości 61,3 mln zł, natomiast skorygowany wynik netto wzrósł o 41,4 mln zł, tj. o 17,6% i wyniósł 276,2 mln zł.

4.1.2. Charakterystyka struktury aktywów i pasywów**AKTYWA****Tabela 18 Analiza pozioma i pionowa aktywów (tys. zł)**

| | Stan na 31/12/2014 (zbadane) | Stan na 31/12/2013 (zbadane) | Struktura aktywów | | Tempo zmian | |
|--|------------------------------------|------------------------------------|-------------------|---------------|-----------------|---------------|
| | | | 31/12/2014 | 31/12/2013 | | |
| AKTYWA | | | | | | |
| Aktywa trwałe | | | | | | |
| Rzeczowe aktywa trwałe | 4 011 542 | 3 855 446 | 71,1% | 67,1% | 156 096 | 4,0% |
| Wartości niematerialne | 58 268 | 61 395 | 1,0% | 1,1% | -3 127 | -5,1% |
| Wartość firmy | 2 712 | 2 712 | 0,0% | 0,0% | 0 | 0,0% |
| Nieruchomości inwestycyjne | 1 362 | 1 415 | 0,0% | 0,0% | -53 | -3,7% |
| Inwestycje wyceniane metodą praw własności | 35 246 | 38 214 | 0,6% | 0,7% | -2 968 | -7,8% |
| Pozostałe długoterminowe aktywa finansowe | 6 051 | 6 090 | 0,1% | 0,1% | -39 | -0,7% |
| Pozostałe długoterminowe aktywa niefinansowe | 14 645 | 1 438 | 0,3% | 0,0% | 13 207 | 919,0% |
| Aktywa z tytułu podatku odroczonego | 88 273 | 83 185 | 1,6% | 1,4% | 5 088 | 6,1% |
| Aktywa trwałe razem | 4 218 099 | 4 049 895 | 74,7% | 70,5% | 168 204 | 4,2% |
| Aktywa obrotowe | | | | | | |
| Zapasy | 115 298 | 76 041 | 2,0% | 1,3% | 39 257 | 51,6% |
| Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności | 526 149 | 609 267 | 9,3% | 10,6% | -83 118 | -13,6% |
| Należności z tytułu podatku dochodowego | 3 053 | 2 394 | 0,1% | 0,0% | 659 | 27,5% |
| Pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe | 306 383 | 691 404 | 5,4% | 12,0% | -385 021 | -55,7% |
| Pozostałe krótkoterminowe aktywa niefinansowe | 28 246 | 33 355 | 0,5% | 0,6% | -5 109 | -15,3% |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | 429 178 | 263 700 | 7,6% | 4,6% | 165 478 | 62,8% |
| | 1 408 307 | 1 676 161 | 25,0% | 29,2% | -267 854 | -16,0% |
| Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży | 17 560 | 17 560 | 0,3% | 0,3% | 0 | 0,0% |
| Aktywa obrotowe razem | 1 425 867 | 1 693 721 | 25,3% | 29,5% | -267 854 | -15,8% |
| Aktywa razem | 5 643 966 | 5 743 616 | 100,0% | 100,0% | -99 650 | -1,7% |

Źródło: Skonsolidowany Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

Aktywa trwałe

Największy udział w strukturze aktywów mają rzeczowe aktywa trwałe, które stanowiły na koniec 2014 r. 71,1% sumy aktywów wobec 67,1% w 2013 r. Udział tej pozycji bilansowej jest o 4,0 p.p. wyższy. W ramach najistotniejszych pozycji kształtujących poziom rzeczowych aktywów trwałych należy wskazać środki transportu (wzrost o 186,1 mln zł)

Aktywa obrotowe

Aktywa obrotowe obniżyły się na koniec 2014 r. o blisko 267,9 mln zł, tj. o 16,0% w stosunku do 2013 r. głównie w wyniku obniżenia poziomu pozostałych krótkoterminowych aktywów finansowych o 55,7%. Udział aktywów obrotowych w sumie bilansowej spadł z 29,2% na dzień 31.12.2013 r. do 25,0% na dzień 31.12.2014 r.

Największy udział w strukturze aktywów obrotowych mają należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności (37,4%), środki pieniężne i ich ekwiwalenty (30,1%) oraz pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe (21,8%).

PASYWA**Tabela 19 Analiza pozioma i pionowa pasywów (tys. zł)**

| | Stan na 31/12/2014 (zbadane) | Stan na 31/12/2013 (zbadane) | Struktura pasywów | | Tempo zmian | |
|---|------------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|-----------------|--------------|
| | | | 31/12/2014 | 31/12/2013 | | |
| KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA | | | | | | |
| Kapitał własny | | | | | | |
| Kapitał zakładowy | 2 239 346 | 2 166 901 | 39,7% | 37,7% | 72 445 | 3,3% |
| Kapitał zapasowy | 615 343 | 692 761 | 10,9% | 12,1% | -77 418 | -11,2% |
| Pozostałe składniki kapitału własnego | -51 687 | -16 392 | - | -0,3% | -35 295 | - |
| Zyski zatrzymane | 527 670 | 603 247 | 9,3% | 10,5% | -75 577 | -12,5% |
| Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej | 3 330 672 | 3 446 517 | 59,0% | 60,0% | -115 845 | -3,4% |
| Kapitały przypadające udziałom niedającym kontroli | 63 500 | 62 377 | 1,1% | 1,1% | 1 123 | 1,8% |
| Razem kapitał własny | 3 394 172 | 3 508 894 | 60,1% | 61,1% | -114 722 | -3,3% |
| Zobowiązania długoterminowe | | | | | | |
| Długoterminowe kredyty bankowe i pożyczki | 208 077 | 121 558 | 3,7% | 2,1% | 86 519 | 71,2% |
| Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 190 836 | 313 136 | 3,4% | 5,5% | -122 300 | -39,1% |
| Długoterminowe zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania | 67 982 | 113 688 | 1,2% | 2,0% | -45 706 | -40,2% |
| Rezerwy długoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych | 658 217 | 592 923 | 11,7% | 10,3% | 65 294 | 11,0% |
| Pozostałe rezerwy długoterminowe | 8 416 | 22 854 | 0,1% | 0,4% | -14 438 | -63,2% |
| Pozostałe długoterminowe zobowiązania finansowe | - | - | - | - | - | - |
| Rezerwa na podatek odroczony | 2 328 | 2 577 | 0,0% | 0,0% | -249 | -9,7% |
| Zobowiązania długoterminowe razem | 1 135 856 | 1 166 736 | 20,1% | 20,3% | -30 880 | -2,6% |
| Zobowiązania krótkoterminowe | | | | | | |
| Krótkoterminowe kredyty bankowe i pożyczki | 92 123 | 73 217 | 1,6% | 1,3% | 18 906 | 25,8% |
| Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu | 127 742 | 115 790 | 2,3% | 2,0% | 11 952 | 10,3% |
| Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania | 530 440 | 675 841 | 9,4% | 11,8% | -145 401 | -21,5% |
| Rezerwy krótkoterminowe z tytułu świadczeń pracowniczych | 334 844 | 176 461 | 5,9% | 3,1% | 158 383 | 89,8% |
| Pozostałe rezerwy krótkoterminowe | 24 214 | 26 127 | 0,4% | 0,5% | -1 913 | -7,3% |
| Pozostałe krótkoterminowe zobowiązania finansowe | 3 934 | 306 | 0,1% | 0,0% | 3 628 | 1184,5% |
| Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego | 641 | 244 | 0,0% | 0,0% | 397 | 162,8% |
| Zobowiązania krótkoterminowe razem | 1 113 938 | 1 067 986 | 19,7% | 18,6% | 45 952 | 4,3% |
| Zobowiązania związane bezpośrednio z aktywami trwałymi klasyfikowanymi jako przeznaczone do sprzedaży | - | - | - | - | - | - |
| Zobowiązania krótkoterminowe razem | 1 113 938 | 1 067 986 | 19,7% | 18,6% | 45 952 | 4,3% |
| Zobowiązania razem | 2 249 794 | 2 234 722 | 39,9% | 38,9% | 15 072 | 0,7% |
| Pasywa razem | 5 643 966 | 5 743 616 | 100,0% | 100,0% | -99 650 | -1,7% |

Źródło: Skonsolidowany Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku według MSSF UE

Kapitały własne

Udział kapitałów własnych w sumie bilansowej na 31.12.2014 r. wyniósł 60,1% wobec 61,1% rok wcześniej. Zmiany jakie zaszły w kapitałach własnych wynikały głównie z wypracowanego zysku netto w wysokości 61,3 mln zł oraz wypłaty dywidendy na poziomie 137,5 mln zł.

Zobowiązania długoterminowe

Zobowiązania długoterminowe w 2014 r. spadły o 30,9 mln zł wobec 2013 r., tj. o 2,6%. Tym samym ich udział w strukturze pasywów nieznacznie spadł z 20,3% do 20,1%. Długoterminowe kredyty i pożyczki wzrosły o 86,5 mln zł (71,2%), a zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu oraz umów dzierżawy z opcją wykupu spadły o 122,3 mln zł (39,1%). Grupa w 2014 r. dokonywała spłat wszystkich swoich zobowiązań kredytowych i leasingowych zgodnie z harmonogramami.

Zobowiązania krótkoterminowe

Zobowiązania krótkoterminowe wzrosły w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. o 46,0 mln zł (tj. o 4,3%). Największy wzrost odnotowano w rezerwach krótkoterminowych z tytułu świadczeń pracowniczych - wzrost o 158,4 mln zł, tj. o 89,8%, w tym zawiązanie rezerwy wynikającej ze zobowiązań Grupy dotyczących Programu Dobrowolnych Odejść w wysokości 227,5 mln zł.

4.1.3. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w 2014 r. i w 2013 r.

Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne w 2014 r. w porównaniu do 2013 r.

| Wyszczególnienie | 2014 | 2013 | Zmiana 2014-2013 | Tempo zmian 2014/2013 | 2014 Skorygowane* | 2013 Skorygowane* | Zmiana 2014-2013 Skorygowane* | Tempo zmian 2014/2013 Skorygowane* |
|---|---------|---------|------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| Marża EBITDA ¹ | 10,4 | 10,4 | 0,0 | 0,3% | 16,7 | 14,8 | 1,9 | 12,9% |
| Marża zysku netto ² | 1,4 | 1,4 | 0,1 | 5,6% | 6,5 | 4,9 | 1,6 | 32,6% |
| Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³ | -0,3 | -0,7 | 0,4 | -61,7% | -0,2 | 0,5 | -0,7 | -131,3% |
| ROA ⁴ | 1,1 | 1,1 | -0,1 | -4,6% | 4,9 | 4,1 | 0,8 | 20,7% |
| ROE ⁵ | 1,8 | 1,9 | -0,1 | -3,1% | 7,7 | 6,6 | 1,1 | 16,6% |
| Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶ | 243,9 | 251,8 | -7,9 | -3,1% | 243,9 | 251,8 | -7,9 | -3,1% |
| Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷ | 1 481,0 | 1 465,0 | 16,0 | 1,1% | 1 481,0 | 1 465,0 | 16,0 | 1,1% |
| Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁸ | 15,4 | 15,3 | 0,1 | 0,7% | 15,4 | 15,3 | 0,1 | 0,7% |
| Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁹ | 1 089 | 1 131 | -42,2 | -3,7% | 1 089 | 1 131 | -42,2 | -3,7% |

* Dane w 2013 r. prezentacyjnie skorygowane o koszty wynikające z Porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. pomiędzy Związkami Zawodowymi a PKP CARGO S.A. podpisanego przez strony w dniu 22 sierpnia 2013 r., a także Paktu Gwarancji Pracowniczych podpisanego w dniu 2 września 2013 r., w łącznej kwocie 209,2 mln zł.

Dane w 2014 r. prezentacyjnie skorygowane o efekt rezerw wynikających z wdrożonego Programu Dobrowolnych Odejść na podstawie Uchwały Nr 423/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 17 listopada 2014 r. oraz Uchwały Nr 1363/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 27 listopada 2014 r. Zobowiązania te zostały oszacowane w kwocie 265,3 mln zł.

1. Obliczony jako iloraz zysku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację i odpisy aktualizujące przez łączne przychody z działalności operacyjnej*100.
2. Obliczony jako iloraz zysku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej*100.
3. Obliczony jako iloraz zadłużenia finansowego netto (stanowiącego sumę (i) długoterminowych kredytów i pożyczek bankowych; (ii) krótkoterminowych kredytów i pożyczek bankowych, (iii) zobowiązań długoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; (iv) zobowiązań krótkoterminowych z tytułu leasingu finansowego oraz umów dzierżawy z opcją wykupu; oraz (v) pozostałych krótkoterminowych zobowiązań finansowych, pomniejszoną o (i) środki pieniężne i ich ekwiwalenty; oraz (ii) pozostałe krótkoterminowe aktywa finansowe) i EBITDA (zysk na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację i odpisy z tytułu aktualizacji wartości).
4. Obliczony jako iloraz zysku netto i sumy aktywów*100.
5. Obliczony jako iloraz zysku netto i kapitału własnego*100.
6. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)
7. Obliczony jako iloraz brutotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
8. Obliczona jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
9. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej wykonanej przez Grupę przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.

Źródło: Opracowanie własne

Skorygowane wskaźniki marży EBITDA i marży zysku netto w 2014 r. rosły wobec skorygowanych wskaźników marży EBITDA i marży zysku netto w 2013 r. odpowiednio o 1,9 p.p. i 1,6 p.p. Poprawa wskaźników marży EBITDA i marży zysku netto to pochodna wzrostu zysku operacyjnego i wzrostu wyniku netto przy spadku przychodów operacyjnych i jednoczesną poprawą efektywności kosztowej Grupy.

Skorygowane wskaźniki ROA i ROE w 2014 r. wzrosły wobec skorygowanych wartości analogicznych wskaźników w 2013 r. odpowiednio o 0,8 p.p i o 1,1 p.p.

Skorygowany wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA w 2014 r. osiągnął wartość ujemną ze względu na nadwyżkę środków pieniężnych i ich ekwiwalentów oraz pozostałych krótkoterminowych aktywów finansowych nad zobowiązaniami.

W 2013 r. średniodobowy przebieg lokomotyw wynosił 251,8 km/dobę. W 2014 r. wielkość ta uległa zmniejszeniu o 7,9 km/dobę, przyjmując poziom 243,9 km/dobę. Nastąpił zatem spadek średniodobowego przebiegu o 3,1%. Zasadniczą przyczyną tego zjawiska był wzrost zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK.

Nastąpiło podwyższenie średniej masy brutto pociągu na lokomotywę z 1 465,0 ton w 2013 r. do 1 481,0 ton w 2014 r. Zatem nastąpił wzrost o 16,0 ton (wzrost średniej masy prowadzonych pociągów o 1,1%). Jest to efekt lepszego wykorzystania lokomotyw i optymalizacji procesu przewozowego.

4.1.4. Objasnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi a prognozami wyników

Jednostka Dominująca nie publikowała prognoz finansowych na podstawie § 5 ust.1 pkt 25 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim, tj. z dnia 27 czerwca 2013 r. (Dz.U. z 2014 r. poz. 133) dotyczących wyników Spółki i Grupy PKP CARGO w 2014 r.

4.2. Ważniejsze zdarzenia i informacje dotyczące działalności Grupy PKP CARGO

4.2.1. Opis zdarzeń istotnie wpływających na działalność Grupy PKP CARGO, także po dniu bilansowym

Zakończenie oferty publicznej akcji serii C PKP CARGO S.A. i podwyższenie kapitału zakładowego

25 kwietnia 2014 r. Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował, że Spółka otrzymała postanowienie Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego z dnia 25 kwietnia 2014 r., na mocy którego zarejestrowana została zmiana statutu Spółki oraz podwyższenie kapitału zakładowego. Zmiana statutu oraz podwyższenie kapitału zakładowego związane jest z emisją akcji serii C.

Emisja akcji serii C była skierowana do uprawnionych pracowników Grupy PKP CARGO. Przyjmowanie zapisów prowadzono od 2 grudnia 2013 r. do 28 lutego 2014 r. W dniu 7 marca 2014 r. zakończono przydział akcji.

Wartość przeprowadzonej oferty wyniosła 98 525 336 zł (1 448 902 akcji serii C obejmowanych po cenie 68,00 zł za akcję). W ofercie akcje przydzielono 24 530 uprawnionym pracownikom oraz 14 spadkobiercom uprawnionych pracowników. W wyniku powyższej emisji kapitał zakładowy Spółki wyniósł 2 239 345 850 zł (słownie: dwa miliardy dwieście trzydzieści dziewięć milionów trzysta czterdzieści pięć tysięcy osiemset pięćdziesiąt złotych) i dzieli się na:

- 1) 43 338 000 (słownie: czterdzieści trzy miliony trzysta trzydzieści osiem tysięcy) akcji na okaziciela serii A o wartości nominalnej 50 zł (słownie: pięćdziesiąt złotych) każda;
- 2) 15 (słownie: piętnaście) akcji na okaziciela serii B o wartości nominalnej 50 zł (słownie: pięćdziesiąt złotych) każda;
- 3) 1 448 902 (słownie: milion czterysta czterdzieści osiem tysięcy dziewięćset dwie) akcje zwykłe imienne serii C o wartości nominalnej 50 zł (słownie: pięćdziesiąt złotych) każda.

Zmiany w zarządzie PKP CARGO S.A.

W dniu 6 lutego 2014 r. Rada Nadzorcza Spółki w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego powołała Pana Adama Purwina, dotychczasowego Członka Zarządu ds. Finansowych na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

W dniu 17 lutego 2014 r. Pan Sylwester Sigiel złożył rezygnację z pełnionej funkcji Członka Zarządu ds. Handlowych, ze skutkiem na dzień podjęcia przez Radę Nadzorczą Spółki uchwały o powołaniu nowego Członka Zarządu ds. Handlowych.

24 kwietnia 2014 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołała 4 Członków Zarządu - z dniem 24 kwietnia 2014r.:

- Wojciech Derda - Członek Zarządu ds. Operacyjnych,
- Jacek Neska - Członek Zarządu ds. Handlowych,
- Dariusz Browarek - Członek Zarządu, przedstawiciel pracowników w Zarządzie PKP CARGO S.A.

oraz z dniem 12 maja 2014 r.

- Łukasz Hadyś - Członek Zarządu ds. Finansowych.

Spory zbiorowe

Podpisanie Porozumienia ze Związkami Zawodowymi będącymi stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP)

W dniu 9 kwietnia 2014 r. w PKP CARGO S.A. zawarte zostało Porozumienie kończące spór zbiorowy na tle płacowym, wszczęty przez związki zawodowe wystąpieniem z dnia 10 czerwca 2013 r. Zgodnie z postanowieniami Porozumienia, dla prawie 22 tysięcy pracowników Spółki w kwietniu 2014 r. została wypłacona jednorazowa premia w wysokości 225 zł, natomiast z dniem 1 sierpnia 2014 r. została wdrożona podwyżka wynagrodzeń w wysokości 100 zł średnio na jednego zatrudnionego. Ponadto ustalono, iż nie mniej niż 500 000 złotych zostanie przeznaczonych na uruchomienie premii uznaniowej dla kadry menedżerskiej z wyłączeniem pracowników z Centrali i Zakładów, wskazanych przez Zarząd Spółki do udziału w Programie Zarządzania przez Cele. Pula premii uznaniowej została rozdysponowana w dwóch transzach w II półroczu 2014 r.

Zaistnienie sporów zbiorowych

W okresie IV kwartału ubiegłego roku Zarząd PKP CARGO S.A. prowadził dialog społeczny z organizacjami związkowymi będącymi Stroną ZUZP, które pod adresem Spółki skierowały, w dwóch odrębnych pismach, postulaty o charakterze finansowym, pracowniczym i organizacyjnym.

O sporach zbiorowych trwających od 30 października 2014 r. oraz od 13 stycznia 2015 r. PKP CARGO S.A. niezwłocznie powiadomiła właściwego Okręgowego Inspektora Pracy.

W wyniku częściowego porozumienia osiągniętego w ramach dialogu społecznego nastąpiła wypłata pracownikom Spółki gratyfikacji z okazji Święta Kolejarza w 2014 r. w podwyższonej wysokości (200 zł zgodnie z ZUZP plus 200 zł dodatkowo).

W dniu 12 lutego 2015 r. zawarte zostało Porozumienie kończące spór zbiorowy, który powstał z mocą obowiązującą od dnia 30 października 2014 r. Porozumienie przewiduje częściową realizację postulatów dotyczących przede wszystkim gratyfikacji wypłacanej z okazji Święta Kolejarza, wprowadzenia gratyfikacji za zmianę harmonogramu pracy, podwyższenia stawek dziennych na zakup posiłków profilaktycznych i regeneracyjno-wzmacniających, wprowadzenia dodatku alokacyjnego oraz motywacyjnego, jak też kwestii organizacyjnych.

W przypadku sporu zbiorowego trwającego od 13 stycznia 2015 r., Zarząd PKP CARGO S.A. prowadzi ze związkami zawodowymi w zakresie przedłożonych postulatów dialog społeczny oraz rokowania i mediacje, celem osiągnięcia porozumienia, jak również rozwiązania zaistniałego sporu.

Uchwała Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia (ZWZ) w sprawie podziału zysku w 2013 r. wynikającego z Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za okres 1.01.2013 r. do 31.12.2013 r.

W dniu 12 maja 2014 r. ZWZ podjęło uchwałę w sprawie: podziału zysku osiągniętego w 2013 r. wynikającego z Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. za okres od 01.01.2013 r. do 31.12.2013 r., ustalenia dnia dywidendy oraz terminu wypłaty dywidendy.

Zgodnie z ww. uchwałą osiągnięty w 2013 r. zysk netto w wysokości 94 083 113,21 zł, wynikający ze Sprawozdania z Całkowitych Dochodów za okres 01.01.2013 r. do 31.12.2013 r., po zapoznaniu się z wnioskiem Zarządu Spółki, ZWZ postanowiło przeznaczyć na:

- 1) wypłatę dywidendy kwotą 86 556 464,15 zł;
- 2) kapitał zapasowy kwotą 7 526 649,06 zł.

Dodatkowo, na wypłatę dywidendy ZWZ postanowiło przeznaczyć kwotę 50 939 371,04 zł pochodzącą z zysków zatrzymanych. Oznacza to, że łączna wysokość dywidendy za rok 2013 wyniosła 137,5 mln zł, tj. 3,07 zł na jedną akcję.

ZWZ Spółki ustaliło dzień 20 maja 2014 r. jako dzień dywidendy oraz dzień 4 czerwca 2014 r. jako termin wypłaty dywidendy.

Zmiana struktury organizacyjnej PKP CARGO S.A.

W dniu 5 maja 2014 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął decyzję o konsolidacji zakładów wchodzących w skład Spółki. Zmiany dokonały się 1 lipca 2014 r. w wyniku czego z dziesięciu dotychczas funkcjonujących zakładów powstało siedem. Struktura ta obejmuje funkcjonowanie siedmiu zakładów: Centralnego, Południowego, Zachodniego, Dolnośląskiego, Śląskiego, Wschodniego oraz Północnego. Dodatkowo, zmianie uległy granice poszczególnych Zakładów. Głównym założeniem podjęcia decyzji o przyjęciu nowej struktury PKP CARGO S.A. była potrzeba zwiększenia efektywności zarządzania Spółką oraz możliwość optymalnego wykorzystania jej zasobów.

W dniu 5 maja 2014 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę Nr 161/2014 r. przyjmującą projekt nowego Regulaminu Organizacyjnego Spółki, rozpoczynając tym samym proces wdrażania w Spółce nowego systemu zarządzania w ramach pionów funkcjonalnych („pionizacja”). Niniejszy projekt został skierowany do strony społecznej. W toku przeprowadzonych prac zgłoszone zostały uwagi do treści Regulaminu Organizacyjnego. W dniu 17 czerwca 2014 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął Uchwałę nr 232/2014 dot. przyjęcia Regulaminu Organizacyjnego, który wszedł w życie z dniem 1 lipca 2014 r. Zmiany te polegają na pionizacji struktur organizacyjnych poprzez ściślejsze powiązanie Centrali z Zakładami oraz stworzenie pionów funkcjonalnych, którymi kierują Dyrektorzy Biur Centrali.

Podjęte przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie (NWZ) Spółki Uchwały

W dniu 30 lipca 2014 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę w sprawie ustalenia wysokości wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej spółki PKP CARGO S.A. Pełny tekst Uchwały opublikowano w raporcie bieżącym nr 47/2014, dostępnym na stronie internetowej PKP CARGO S.A.

Dnia 30 lipca 2014 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę w sprawie zmiany Statutu spółki PKP CARGO S.A. W § 5 ust. 1 pkt 3) statutu Spółki („Statut”) zmienia się numerację dotychczasowego podpunktu a) na podpunkt a¹) oraz dodaje się nowy podpunkt a) o następującym brzmieniu:

„a) działalność rachunkowo-księgowa; doradztwo podatkowe PKD – 69.20.Z,”.

Nowe brzmienie otrzymały także § 25 ust. 3 pkt 13:

„13) wyrażanie zgody na:

- a) nabycie, zbycie lub obciążenie ograniczonym prawem rzeczowym przez Spółkę nieruchomości, użytkowania wieczystego lub udziału w nieruchomości lub w prawie użytkowania wieczystego,
- b) objęcie, nabycie lub zbycie udziałów i akcji innej spółki, za wyjątkiem obejmowania udziałów lub akcji w podwyższonym kapitale zakładowym spółek zależnych Spółki,
- c) nabycie lub zbycie przez Spółkę licencji lub praw autorskich,
- d) zaciąganie przez Spółkę zobowiązań i rozporządzanie prawami,
- e) nabycie i zbycie przez Spółkę środków trwałych
 - o wartości rynkowej równej lub przewyższającej kwotę 20 000 000,- (dwadzieścia milionów) złotych z tym, że w przypadku zawierania umów na czas nieokreślony przyjmuje się uzgodnioną w umowie lub przewidywaną wartość świadczenia Spółki w okresie pięciu lat, za wyjątkiem zawierania umów z zakresu przedmiotu działalności spółki, wymienionego w § 5 ust. 1 pkt. 1) Statutu, w tym umów przewozowych, umów spedycji, a także umów obejmujących kompleksową obsługę trakcyjną oraz manewrową;”.

W § 27 Statutu dodaje się nowy ust. 8 o następującej treści:

„8. Wszelkie kwoty wskazane w Statucie stanowią kwoty brutto.”

Jednocześnie Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie upoważniło Radę Nadzorczą do sporządzenia tekstu jednolitego statutu Spółki uwzględniającego ww. zmiany.

Powyższe zmiany Statutu Spółki zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XII Wydział Gospodarczy KRS w dniu 3 października 2014 r.

Zawarcie umowy znaczącej dotyczącej nabycia przez PKP CARGO S.A. 80% udziałów w spółce Advanced World Transport B.V.

W dniu 30 grudnia 2014 r. PKP CARGO S.A. podpisało umowę nabycia 80 % udziałów w spółce Advanced World Transport, tj. drugim co do wielkości kolejowym przewoźniku towarowym w Czechach, którego działalność obejmuje znaczną część rejonu Europy Środkowej i Południowej.

Zakup AWT to pierwsza w historii tego typu akwizycja zagraniczna przeprowadzana przez podmiot z Grupy. Przejęcie jednego z największych prywatnych przewoźników w Europie wzmocni strategiczną pozycję PKP CARGO S.A. na arenie międzynarodowej i pozwoli zintensyfikować działania ukierunkowane na rozwój działalności międzynarodowego operatora logistycznego.

Akwizycja AWT zapewni PKP CARGO S.A. również znaczący wzrost udziału na rynku czeskim, uznawanym przez Spółkę za jeden z kluczowych w procesie ekspansji ze względu na liczne połączenia ze Śląskiem oraz istotny udział w przebiegu korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk. Transakcja stwarza dla PKP CARGO S.A. również perspektywę dywersyfikacji portfela usług oraz osiągnięcia licznych synergii w zakresie eksploatacji taboru.

Przeniesienie własności udziałów i zapłata ceny nastąpi po łącznym spełnieniu (lub uchyleniu) warunków zawieszających w postaci: uzyskania przez Spółkę zgód na koncentrację pomiędzy Spółką a AWT od czeskiego, polskiego, niemieckiego i słowackiego organu antymonopolowego; uzyskania potwierdzenia przez niektóre spółki z grupy AWT od banków i innych instytucji finansowych finansujących działalność grupy AWT, że realizacja Transakcji nie będzie stanowić naruszenia umów zawartych z tymi instytucjami; oraz konwalidacji przeniesienia tytułu prawnego do jednego odcinka zbiorowego akcji wystawionego przez spółkę Advanced World Transport a.s. W dniu 10 lutego 2015 r. Spółka otrzymała informację od Pana Zdenka Bakali oraz The Bakala Trust o spełnieniu się jednego z warunków zawieszających polegającego na konwalidacji przeniesienia tytułu prawnego do odcinka zbiorowego akcji w spółce Advanced World Transport a.s.

Informacja o wdrożeniu modelu optymalizacji zatrudnienia

Uzyskanie wymaganych zgód korporacyjnych, umożliwiło wdrożenie w spółkach Grupy Kapitałowej PKP CARGO modelu optymalizacji zatrudnienia w postaci Programu Dobrowolnych Odejść („PDO”). Zapisy do PDO rozpoczęły się 29 grudnia 2014 r. i trwały do 15 stycznia 2015 r. Warunkiem skorzystania z PDO przez pracownika było uzyskanie zgody pracodawcy. W wyniku weryfikacji zgłoszeń do PDO, zakończonej w dniu 26 stycznia 2015 r., pracodawcy wyrazili zgodę na skorzystanie z Programu przez 3 041 z 3 300 zainteresowanych pracowników spółek z Grupy.

Ostateczna łączna wartość zobowiązań wynikających z wdrożenia PDO wyniosła 265,3 mln zł. Kwota ta, jako rezerwa na przyszłe zobowiązania z tytułu PDO, została ujęta w księgach i obciążyła skonsolidowany wynik Grupy Kapitałowej PKP CARGO za IV kwartał 2014 r.

Osoby, które uzyskały zgodę pracodawców, przestały być pracownikami spółek z GK PKP CARGO począwszy od dnia 1 lutego 2015 r. Wypłata odpraw w ramach PDO nastąpi w dwóch transzach: I transza w wysokości ok. 228 mln zł została wypłacona razem z wynagrodzeniem za styczeń 2015 r., II transza, która wyniesie ok. 38 mln zł, zostanie wypłacona w styczniu 2016 r.

Zawarcie wstępnego porozumienia w sprawie objęcia udziałów w spółce Pol - Miedź Trans Sp. z o.o.

W dniu 2 lutego 2015 r. PKP CARGO S.A. zawarła z KGHM Polska Miedź S.A. oraz Pol - Miedź Trans Sp. z o.o. („PMT”) wstępne niewiążące porozumienie w sprawie potencjalnego objęcia przez Spółkę udziałów w PMT. W ramach transakcji Spółka, w zamian za aport w postaci lokomotyw oraz wkład pieniężny, obejmie nowe udziały w PMT stanowiące 49% w kapitale zakładowym PMT oraz uprawniające do 49% głosów na zgromadzeniu wspólników PMT. Przed realizacją transakcji KGHM i PMT dokonają wydzielenia z PMT części przedsiębiorstwa PMT zaangażowanych w działalność inną niż działalność w zakresie towarowego transportu kolejowego.

Podpisanie umów nabycia udziałów przez PKP CARGO S.A.

Dnia 5 lutego 2015 r. została podpisana umowa nabycia przez PKP CARGO S.A.:

- 44,44% udziałów PS Trade Trans od Trade Trans Invest a.s., z siedzibą w Bratysławie.
- 49% akcji PKP CARGO International a.s. w likwidacji od Rail Cargo Spedition a.s.

Termin płatności oraz przeniesienie udziałów, zgodnie z zapisami zawartych umów nastąpił w dniu podpisania umowy tj. 5 lutego 2015 r.

Utworzenie Podatkowej Grupy Kapitałowej

Od dnia 1 stycznia 2015 r. w ramach Grupy funkcjonuje podatkowa grupa kapitałowa, o której mowa w art. 1a Ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. 2014 r. poz. 851 tj. ze zm.), pod nazwą: PKP CARGO LOGISTICS - Podatkowa Grupa Kapitałowa (zwanej dalej PGK). PGK powstała poprzez zawarcie w dniu 29 września 2014 r. umowy utworzenia podatkowej grupy kapitałowej obowiązującej przez okres 3 lat do dnia 31 grudnia 2017 roku. W skład PGK wchodzi PKP CARGO S.A. jako spółka reprezentująca, „CARGOSPED” Sp. z o.o., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. oraz CARGOTOR Sp. z o.o.

Zbycie akcji Jednostki Dominującej

W dniu 24 czerwca 2014 r. Zarząd Spółki otrzymał zawiadomienie przesłane przez Polskie Koleje Państwowe S.A. informujące, iż w wyniku dokonania w dniu 18 czerwca 2014 r. transakcji pakietowych zawartych w rezultacie przyspieszonej budowy księgi popytu udział PKP S.A. w ogólnej liczbie głosów w Spółce uległ zmniejszeniu z poziomu 50,04% do poziomu 33,01%. Przed transakcją PKP S.A. posiadała 22 411 844 akcje Spółki, co stanowiło 50,04% kapitału zakładowego Spółki i uprawniało do 22 411 844 głosów na WZ, stanowiących 50,04% ogółu głosów. Po transakcji PKP S.A. posiada 14 784 194 akcje Spółki, co stanowi 33,01% kapitału zakładowego Spółki. Akcje te uprawniają do 14 784 194 głosów na Walnym Zgromadzeniu, co stanowi 33,01% ogólnej liczby głosów.

W dniu 17 lutego 2015 r. Zarząd Spółki otrzymał zawiadomienie przesłane przez Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOiR) informujące, iż w wyniku zbycia akcji Spółki w transakcji pakietowej zawartej na GPW w Warszawie w dniu 11 lutego 2015 r., rozliczonej w dniu 13 lutego 2015 r., EBOiR zmniejszył swój udział poniżej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki. Przed transakcją EBOiR posiadał 2 286 008 akcji Spółki, stanowiących 5,1% kapitału zakładowego Spółki i był uprawniony do 2 286 008 głosów na Walnym Zgromadzeniu, co stanowiło 5,1% ogólnej liczby głosów. Po transakcji EBOiR nie posiada żadnych akcji Spółki.

Pozostałe zmiany dotyczące struktury akcjonariatu PKP CARGO S.A. zostały przedstawione w rozdziale 6.4.

Konsolidacja spółek dedykowanych do napraw taboru

Z dniem 1 lipca 2014 r., zostało zarejestrowane w KRS połączenie PKP CARGOWAG Sp. z o.o. (Spółka Przejmująca) oraz PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o. (Spółka Przejmowana). Cały majątek PKP CARGO TABOR – Karsznice Sp. z o.o. został wniesiony do PKP CARGOWAG Sp. z o.o. Jednocześnie nastąpiła zmiana firmy spółki PKP CARGOWAG Sp. z o.o. i od dnia 1 lipca 2014 r. PKP CARGOWAG Sp. z o.o. działa pod firmą PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.

W dniu 1 lipca 2014 r. została zawarta Umowa Sprzedaży Przedsiębiorstwa, pomiędzy PKP CARGOLOK Sp. z o.o. a PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., której przedmiotem była sprzedaż Przedsiębiorstwa PKP CARGOLOK Sp. z o.o. w całości na rzecz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. (tzn. przeniesienie własności zorganizowanego zespołu składników niematerialnych i materialnych, przeznaczonego do prowadzenia działalności gospodarczej, przez PKP CARGOLOK Sp. z o.o. w rozumieniu art.55¹ kodeksu cywilnego) oraz przejęcie zobowiązań związanych z prowadzonym Przedsiębiorstwem.

Zmiana firmy PKP CARGOLOK Sp. z o.o.

Zgodnie z zapisami umowy sprzedaży przedsiębiorstwa PKP CARGOLOK Sp. z o.o. z dnia 1 lipca 2014 r., Spółka dokonała zmiany firmy na: „PKP CARGOTABOR USŁUGI” Sp. z o.o. Zmiana firmy spółki została ujawniona w Krajowym Rejestrze Sądowym w dniu 22.10.2014 r. W tej samej dacie zarejestrowano zmiany dotyczące przedmiotu działalności Spółki – PKD 38 - Działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów; odzysk surowców.

Podpisanie umów nabycia / zbycia udziałów przez PS TRADE TRANS Sp. z o.o.

W dniu 16 września 2014 r. została zawarta umowa nabycia udziału pomiędzy KTF VIAFER S.A. w likwidacji a PS TRADE TRANS Sp. z o.o., na podstawie której PS TRADE TRANS Sp. z o.o. (zależna od PKP CARGO S.A.) nabyła od KTF VIAFER S.A. w likwidacji udział w POL-RAIL s.r.l., stanowiący 3,23% w kapitale zakładowym tej spółki. W wyniku tej transakcji, PS TRADE TRANS posiada 28,23% udziału w kapitale zakładowym POL-RAIL s.r.l.

Ponadto, 5 lutego 2015 r. spółka PS Trade Trans Sp. z o.o. zbyła udziały w spółkach Rail Cargo Spedition GmbH, Trade Trans Terminal SRL oraz Rail Cargo Service Sp. z o.o.

Ponadto, w analizowanym okresie wystąpiły poniższe wydarzenia:

Postawienie w stan likwidacji spółki zależnej

W dniu 23 stycznia 2014 r. został sporządzony i podpisany przez Przewodniczącą protokół w formie aktu notarialnego z Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia („NWZ”) spółki prawa słowackiego zależnej od Emitenta tj. PKP CARGO International a.s., które odbyło się w dniu 17 stycznia 2014 r. W toku NWZ Spółki podjęta została m.in. uchwała o rozwiązaniu Spółki i przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego oraz o powołaniu likwidatora. PKP CARGO S.A. posiadała wówczas 51% udziałów w kapitale zakładowym tej spółki. Jednocześnie jej działalność była nieistotna z punktu widzenia działalności PKP CARGO S.A. oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

Podjęcie przez NWZA Spółki Uchwały w sprawie określenia zasad i wysokości wynagrodzenia Prezesa Zarządu oraz Członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz ustalenia zakazu prowadzenia przez nich działalności konkurencyjnej

W dniu 26 marca 2014 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę, w której zostały określone zasady i wysokość wynagrodzenia Prezesa Zarządu oraz Członków Zarządu PKP CARGO S.A. Pełny tekst Uchwały opublikowany został na stronie internetowej PKP CARGO S.A.

Przyjęcie Programu Zarządzania przez Cele w PKP CARGO S.A.

W dniu 31 marca 2014 r. Zarząd Spółki przyjął Uchwałę w sprawie przyjęcia w PKP CARGO S.A. Programu Zarządzania przez Cele (ZPC), który stanowi element systemu motywacyjnego dla kadry zarządzającej PKP CARGO S.A. ZPC to zespół systemowych zasad i działań zmierzających do podniesienia efektywności zarządzania poprzez wyznaczanie konkretnych celów do realizacji przez kadrę menedżerską na określonych szczeblach kierowniczych w strukturach PKP CARGO S.A., metody ich określania, rozliczania i oceny.

W programie wyszczególniono trzy rodzaje celów wg kryterium podmiotów których dotyczą:

- Cele ogólne - cele odnoszące się do wyników całej Spółki,
- Cele zakładowe - cele odnoszące się do wyników określonego Zakładu Spółki,
- Cele indywidualne - cele, za których realizację odpowiedzialni są poszczególni Uczestnicy odnoszące się do aspektów, na które mają wpływ poprzez swoją pracę oraz pracę kierowanych przez nich pracowników;

Wybór podmiotu uprawnionego do badania śródrocznych sprawozdań finansowych Jednostki Dominującej oraz Grupy PKP CARGO

W dniu 27 marca 2014 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę, w której dokonała wyboru firmy audytorskiej KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. jako podmiotu uprawnionego do przeprowadzenia przeglądu śródrocznych jednostkowych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych za I półrocze 2014 r. i I półrocze 2015 r., sporządzonych zgodnie z MSSF.

Przedłużenie certyfikatów bezpieczeństwa

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał Spółce PKP CARGO S.A. certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL 1120140006 na okres pięciu lat tj. ważny do dnia 24 czerwca 2019 r., będący przedłużeniem certyfikatu bezpieczeństwa część A nr PL 1120090001 z dnia 25 czerwca 2009 r., którego ważność minęła w dniu 24 czerwca 2014 r.

W zakresie prowadzonych przewozów międzynarodowych Spółka PKP CARGO S.A. uzyskała we właściwych instytucjach ds. bezpieczeństwa będących odpowiednikiem Urzędu Transportu Kolejowego przedłużenie certyfikatów bezpieczeństwa część B w następujących krajach: Słowacja przedłużenie do 21 maja 2019 r., Niemcy przedłużenie do 11 maja 2019 r., Austria przedłużenie do 24 czerwca 2019 r., Holandia przedłużenie do 24 czerwca 2019 r. oraz wydany w dniu 21 maja 2014 r. bezterminowo certyfikat na Litwie uprawniający do samodzielnej realizacji przewozów na elementach sieci kolejowej Litwy o standardach 1435 mm.

Zakończenie negocjacji dotyczących nabycia przez PKP CARGO S.A. 100 % udziałów w CTL Logistics Sp. z o.o.

PKP CARGO S.A. oraz European Rail Freight II S.à r.l. (większościowy wspólnik CTL Logistics Sp. z o.o.) nie osiągnęły porozumienia w sprawie warunków nabycia przez PKP CARGO S.A. 100 % udziałów w CTL Logistics Sp. z o.o., w związku z czym negocjacje dotyczące tej transakcji zostały zakończone.

4.2.2. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Grupy PKP CARGO

Umowy z dostawcami

Podpisanie znaczących umów z PKP PLK S.A.

W dniu 11 lutego 2014 r. podpisana została umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014 pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP PLK S.A. Umowa obowiązywała strony do dnia 13 grudnia 2014 r.

Oplaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej naliczane były w oparciu o cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK obowiązujący od 15 grudnia 2013 r. zatwierdzony przez Prezesa UTK Decyzją Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 z dnia 8 listopada 2013 r. oraz postanowienia Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania miała wynieść łącznie 728,9 mln zł netto (896,6 mln zł brutto).

W dniu 08 stycznia 2015 r. (po dacie bilansowej) została podpisana Umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2014/2015 pomiędzy PKP CARGO S.A., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Umowa obowiązuje w okresie od 14 grudnia 2014 r. do dnia 12 grudnia 2015 r.

Oplaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej naliczane są w oparciu o Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK obowiązujący od 14 grudnia 2014 r. zatwierdzony przez Prezesa UTK Decyzjami Nr DRRK-WKL.9110.6/2014 z dnia 9 lipca 2014 r. i DRRK-WKL.9110.11/2014 z dnia 28 października 2014 r. oraz postanowienia Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015. Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 684,7 mln zł netto (842,2 mln zł brutto).

Przedmiotem umów jest udostępnienie Spółce przez zarządcę infrastruktury linii oraz odcinków kolejowych będących w zarządzie PKP PLK w celu realizacji przez Spółkę rozkładu jazdy pociągów. Na podstawie umowy PKP PLK świadczy usługi podstawowe w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, które obejmują między innymi sporządzanie rocznego rozkładu jazdy w porozumieniu z przewoźnikiem, zapewnianie dostępu do infrastruktury kolejowej zgodnie z przydzielonymi trasami pociągów, udostępnianie urządzeń sieci trakcyjnej, kierowanie i prowadzenie ruchu i zapewnienie na żądanie Spółki informacji związanych z przejazdem pociągu oraz usługi podstawowe dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz szereg usług dodatkowych obejmujących zapewnianie wsparcia w związku z niestandardowymi ładunkami i przygotowywaniem, a także przydziałem pociągów dodatkowych.

Podpisanie znaczącej umowy z PKP Informatyka Sp. z o.o.

W dniu 29 maja 2014 r. podpisana została Umowa SLA Nr CFZ/CFT/3930/417/2014/W z PKP Informatyka Sp. z o.o. w zakresie infrastruktury, utrzymania i rozwoju systemów informatycznych.

Przedmiotem Umowy jest świadczenie przez PKP Informatyka na rzecz PKP CARGO S.A. usług w zakresie infrastruktury, utrzymania i rozwoju Systemu w Środowisku testowym, produkcyjnym i rozwojowym, udostępnienie Usługi na urządzeniu brzegowym PKP Informatyka, w punkcie styku sieci wewnętrznych (Intranetów) PKP CARGO S.A. i PKP Informatyka. Łączna maksymalna wartość umowy netto na okres 3 lat wynosi 100,5 mln zł.

Umowy z odbiorcami

Podpisanie znaczącej umowy ze spółkami z Grupy ArcelorMittal

W dniu 28 kwietnia 2014 r. PKP CARGO S.A. podpisało aneksy do umów świadczenia usług transportu kolejowego towarów, zawartych w dniu 20 kwietnia 2011 r. pomiędzy PKP CARGO S.A. a spółkami z Grupy ArcelorMittal: ArcelorMittal Poland S.A., ArcelorMittal Warszawa Sp. z o.o. oraz ArcelorMittal Ostrava a.s., obowiązujących w okresie od 1 lipca 2011 r. do 30 czerwca 2014 r. Szacunkowa wartość aneksowanych umów w okresie od 1 lipca 2014 r. do 30 czerwca 2017 r. wyniesie 1 007,3 mln zł. Umową o najwyższej wartości jest umowa z ArcelorMittal Poland S.A., o szacunkowej wartości 850,9 mln zł. Przedmiotem Umowy jest świadczenie przez Spółkę na rzecz kontrahenta usług transportu kolejowego towarów. Rocznie wolumen przewożonych dla Grupy ArcelorMittal towarów będzie wynosić minimum 11 mln ton, a w ciągu trzech lat może sięgnąć 35 mln ton.

Podpisanie umowy z ENEA Wytwarzanie S.A.

W lipcu 2014 r. Spółka podpisała ze spółką ENEA dwie umowy na przewóz łącznie ponad 4,5 mln ton węgla. Transporty będą realizowane z kopalń śląskich oraz z lubelskiej Bogdanki do elektrowni Kozienice. Umowy obowiązują do połowy lipca 2015 r.

Podpisanie umowy ze spółkami z Grupy Azoty

16 października 2014 r. PKP CARGO S.A. podpisało dwuletni kontrakt na przewozy chemii, kontenerów i innych towarów dla spółek z Grupy Azoty. Jest on kontynuacją i rozszerzeniem dotychczasowych umów o Grupę Azoty Kopalnie oraz Zakłady Chemiczne Siarki „Siarkopol”. Część przewozów realizowana jest w systemie przewozów rozproszonych.

Podpisanie aneksów do umów ze spółkami z Grupy Jastrzębskiej Spółki Węglowej

7 listopada 2014 r. PKP CARGO S.A. podpisała dwa aneksy do umów kolejowych przewozów towarowych ze spółkami z Grupy Kapitałowej Jastrzębskiej Spółki Węglowej (GK JSW). Przedmiotem Umowy jest świadczenie przez PKP CARGO S.A. na rzecz GK JSW usług transportu kolejowego towarów.

Łączna szacowana wartość przyszłych przychodów z umów zawartych bądź aneksowanych w okresie ostatnich 12 miesięcy przez Grupę PKP CARGO oraz GK JSW, wraz z wartością obrotów handlowych zrealizowanych w okresie ostatnich 12 miesięcy pomiędzy Grupą PKP CARGO oraz GK JSW osiągnęła kwotę około 340 mln zł.

Umowy kredytowe

Podpisanie umowy kredytowej z Bankiem Gospodarstwa Krajowego

W dniu 11 września 2014 r. Spółka zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowę o kredyt inwestycyjny do kwoty 515,2 mln zł. Kredyt został udzielony na finansowanie i/lub refinansowanie modernizacji lokomotyw oraz napraw okresowych taboru. Nie jest on zabezpieczony na aktywach Jednostki Dominującej. Termin spłaty kredytu przypada na dzień 31.03.2021 r.

Podpisanie umowy o kredyt w rachunku bieżącym

W dniu 2 czerwca 2014 r. PKP CARGO S.A. zawarło Umowę o kredyt w rachunku bieżącym do kwoty 100 mln zł. Termin ostatecznej spłaty zobowiązań przypada na dzień 1.06.2015 r.

Zawarcie aneksów do umów o kredyt

W dniu 2 października 2014 r. PKP CARGO S.A. zawarło z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym aneks zwiększający wartość zawartą w dniu 3 grudnia 2013 r. umowy o kredyt inwestycyjny z przeznaczeniem na inwestycje w zakresie taboru kolejowego z 200 mln zł do kwoty 240 mln zł.

W 2014 r. PKP CARGO S.A. zawarła aneksy do umów kredytu inwestycyjnego, zwalniające dotychczasowe zabezpieczenia w postaci zastawów rejestrowych. Szczegółowe informacje znajdują się w notce 25.1 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 r.

Ponadto 18 lutego 2015 r. PKP CARGO S.A. zawarło z FM Bank PBP S.A. aneks do Umowy kredytu inwestycyjnego, którego przedmiotem jest zwolnienie majątkowych zabezpieczeń spłaty kredytu (zastawów rejestrowych ustanowionych na lokomotywach stanowiących przedmiot finansowania).

4.2.3. Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik osiągnięty przez Grupę PKP CARGO

Wprowadzenie Programu Dobrowolnych Odejść

Grupa PKP CARGO, chcąc optymalizować zatrudnienie, wprowadziła Program Dobrowolnych Odejść (PDO). Zapisy do PDO rozpoczęły się 29 grudnia 2014 r i trwały do 15 stycznia 2015 r. W wyniku weryfikacji zgłoszeń do PDO, wyrażono zgodę na skorzystanie z Programu przez 3 041 pracowników. Wartość zobowiązań wynikających z wdrożenia PDO w Grupie wyniosła 265,3 mln zł. Kwota ta, jako rezerwa na przyszłe zobowiązania z tytułu PDO, została ujęta w księgach i obciążała wynik Grupy PKP CARGO za IV kwartał 2014 r. Osoby, które uzyskały zgodę pracodawcy, przestały być pracownikami począwszy od dnia 1 lutego 2015 r. Wypłata odpraw w ramach PDO nastąpi w dwóch transzach: I transza w wysokości ok. 228 mln zł została wypłacona razem z wynagrodzeniem za styczeń 2015 r., II transza, która wyniesie ok. 38 mln zł, zostanie wypłacona w styczniu 2016 r.

Sytuacja na rynku węgla

Spadek przychodów przewozowych o 350,1 mln zł wynikał ze spadku przewozów kolejowych w Polsce (rozdział 3.1.1), a w szczególności z mniejszych przewozów w grupie węgla kamiennego na skutek spadku eksportu surowca.

Przewozy węgla stanowią podstawową grupę towarową Grupy Kapitałowej PKP CARGO i sytuacja na tym rynku w dużym stopniu oddziałuje na osiągane wyniki i udziały w rynku. Odnotowany spadek wielkości transportu paliw stałych (-9% r/r) stanowi konsekwencję i odzwierciedlenie zmniejszonego zapotrzebowania na węgiel kamienny spowodowanego spadkiem produkcji energii elektrycznej (spadek o 5,1% r/r). Drugim istotnym czynnikiem wpływającym na obniżenie poziomu przewozów węgla było ograniczenie eksportu surowca spowodowane utrzymującymi się spadkami cen surowca na rynkach światowych.

W konsekwencji obniżonego popytu na przewozy węgla kamiennego kierowanego poza granice Polski (przewozy charakteryzujące się największymi odległościami przewozowymi) odnotowany został spadek odległości przewozowej dla omawianego rodzaju towarów (o 10 km r/r). Działania Grupy w zakresie sprzedaży przewozów paliw stałych przeznaczonych na rynek krajowy w znacznym stopniu kompensowały niekorzystne wpływy ograniczonych przewozów eksportowych.

W efekcie, praca przewozowa przy transporcie węgla kamiennego dla przesyłek realizowanych w pozostałych (z wyłączeniem eksportu) grupach komunikacyjnych (przewozy krajowe, import oraz tranzyt) wzrosła o 9% r/r.

Koszty dostępu do infrastruktury

Wyniki działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury stanowi ok.16% kosztów operacyjnych w Grupie PKP CARGO. Poziom opłat za dostęp do infrastruktury w Polsce był i jest nadal relatywnie wysoki, w szczególności w porównaniu z innymi krajami UE. Stawki opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej są obliczane przez PKP PLK i podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa UTK. Dodatkowo działalność Grupy PKP CARGO uzależniona jest od stanu infrastruktury kolejowej, a wykorzystywana sieć kolejowa charakteryzuje się niską jakością. Intensywny program modernizacji sieci kolejowej, choć docelowo wiązać się będzie z poprawą warunków użytkowania, w okresie trwania prac budowlanych powodować będzie utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów.

W 2014 r. odnotowano istotny spadek kosztów usług obcych, które osiągnęły w 2014 r. poziom 1 319,1 mln zł i były niższe o 258,3 mln zł, tj. 16,4% niż w 2013 r. Spadek wynika głównie z niższych kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej z powodu niższych przewozów, efektywniejszego wykorzystania tras oraz niższych jednostkowych stawek dostępu do infrastruktury stosowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Poziom cen energii i paliwa trakcyjnego

W 2014 r. odnotowano spadek kosztów zużycia surowców i materiałów, o 107,6 mln zł, tj. o 15,1% r/r. Ma to bezpośredni związek ze zmniejszeniem w PKP CARGO S.A. kosztów zużycia paliwa trakcyjnego, a także kosztów energii trakcyjnej, co było spowodowane niższymi przewozami oraz spadkiem cen jednostkowych paliwa i energii. Jednocześnie zmniejszyło się również zużycie materiałów wykorzystywanych głównie do utrzymania taboru kolejowego.

Regulacje techniczne dotyczące taboru

Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Grupy. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych napraw okresowych. W analizowanym okresie 2014 r. działalność naprawcza w Grupie Kapitałowej PKP CARGO utrzymywała się na wysokim (wyższym niż analogicznym okresie 2013 r.) poziomie.

Wysokość nakładów inwestycyjnych Grupy na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem została zaprezentowana w rozdziale 3.7.1

4.2.4. Charakterystyka zewnętrznych i wewnętrznych czynników istotnych dla rozwoju Grupy PKP CARGO

Sytuacja gospodarcza w Europie

Wyniki europejskiej gospodarki w roku 2014 potwierdziły rozpoznany i obserwowany od połowy 2013 r. pozytywny trend rekuperacji w obszarze UE, który był w znacznym stopniu wspierany rosnącą konsumpcją wewnętrzną. Zgodnie z rozpoznaniem Komisji Europejskiej, obserwowane nasilenie konsumpcji oraz inwestycji wewnętrznych, pozwala oczekiwać ograniczenia

wpływu negatywnych czynników zewnętrznych na dalszy rozwój w strefie, co kształtuje pozytywną prognozę dalszego rozwoju gospodarek UE w roku 2015.

Sytuacja na rynku przewozów

Rok 2015 będzie okresem intensywnych działań związanych z rozwojem infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach realizacji inwestycji współfinansowanych ze środków UE. Realizowane i planowane programy inwestycyjne, pozwalają oczekiwać utrzymania wysokiego poziomu przewozów kruszyw i pozostałych materiałów budowlanych.

W 2015 r. prognozuje się również dalsze ożywienie na rynku stali i wzrost popytu na wyroby stalowe jako efekt inwestycji budowlanych infrastrukturalnych, inżynieryjnych i kubaturowych. Zgodnie z prognozą Hutniczej Izby Przemysłowo Handlowej w br. zużycie stali w Polsce wzrośnie do poziomu ok. 11 mln ton, natomiast w kolejnych latach zużycie będzie rosło 2-3% rocznie, a w 2025 r. może sięgnąć 13,5-13,8 mln ton.

Szczególnie dynamiczny rozwój przewiduje się w kolejnych latach dla rynku intermodalnego oraz Automotive w efekcie uruchomienia nowych linii montażowych. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce jest jednym z najbardziej konkurencyjnych rynków w UE. Chociaż Grupa PKP CARGO nadal utrzymuje pozycję największego polskiego kolejowego przewoźnika towarowego, konkurencja skupia łącznie ponad 40% udziału w rynku pod względem przewiezionej masy (dane na koniec listopada 2014 r.).

Sytuacja na rynku surowców energetycznych

Z uwagi na strukturę produktową kolejowych przewozów towarowych, przemysł paliwowo-energetyczny pozostanie najistotniejszym sektorem gospodarki, którego kondycja i struktura wciąż w znaczącym stopniu kształtować będą wielkość przewozów spółki oraz całego rynku transportu towarowego.

Zgodnie z prognozami dot. gospodarki światowej, w najbliższym okresie przewiduje się utrzymanie nadpodaży węgla kamiennego oraz, związanej z tym, niskiej ceny surowca ograniczającej polskim spółkom wydobywczym możliwość sprzedaży surowca poza granice Polski. Należy niemniej zauważyć, iż działania inicjowane przez Rząd w zakresie restrukturyzacji polskiego górnictwa, pozwalają oczekiwać podwyższenia efektywności spółek wydobywczych i odwrócenia trendów w zakresie wymiany handlowej polskim surowcem.

Przewozy węgla stanowią podstawową grupę towarową Grupy PKP CARGO i sytuacja na tym rynku w dużym stopniu oddziałuje na osiągnięte wyniki i udziały w rynku.

Stan infrastruktury kolejowej

Działalność Grupy PKP CARGO uzależniona jest od stanu infrastruktury kolejowej, a wykorzystywana sieć kolejowa charakteryzuje się niską jakością.

Projekt wieloletniego programu inwestycji kolejowych opublikowany przez Ministerstwo Transportu w listopadzie 2013 r. przewidywał, że inwestycje w infrastrukturę kolejową, w znacznej części finansowane ze środków UE, wyniosą ok. 24,9 mld zł w latach 2013–2015. W 2014 r. założenia programu zostały zmienione w związku ze zmianą w strukturze środków pomocowych UE. W wyniku zaplanowanych działań w zakresie modernizacji sieci, oczekuje się zdecydowanej poprawy stanu techniczno-eksploatacyjnego linii, dostosowania linii kolejowych do wymogów transeuropejskiej sieci transportowej, podwyższenia parametrów interoperacyjności, a także podwyższenia maksymalnej prędkości jazdy pociągów.

Jednocześnie intensywny program modernizacji sieci kolejowej, choć docelowo wiązać się będzie z poprawą warunków użytkowania, w okresie trwania prac budowlanych powodować będzie utrudnienia i konieczność prowadzenia ruchu kolejowego przy wykorzystaniu objazdów.

Opłaty za dostęp do infrastruktury

Wyniki działalności Grupy PKP CARGO są w dużym stopniu zależne od wysokości ponoszonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Koszt dostępu do infrastruktury stanowi 19,1% kosztów operacyjnych w Jednostce Dominującej.

Poziom opłat za dostęp do infrastruktury w Polsce był i jest nadal relatywnie wysoki, w szczególności w porównaniu z innymi krajami UE. Stawki opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej są obliczane przez PKP PLK i podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Po obniżce stawek za dostęp do infrastruktury dla cennika w rozkładzie jazdy 2013/2014, koszt dostępu do infrastruktury jest w Polsce nadal wysoki i stanowi istotną pozycję w kosztach przewozów

kolejowych, stanowiąc wciąż istotny czynnik obniżający konkurencyjność przewozów kolejowych w stosunku do transportu samochodowego.

Regulacje techniczne dotyczące taboru

Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Grupy. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych napraw okresowych. W analizowanym okresie 2014 r. działalność naprawcza w Grupie utrzymywała się na wysokim (wyższym niż analogicznym okresie 2013 r.) poziomie.

Procesy optymalizacyjne w Grupie

Wśród czynników wewnętrznych istotnych dla dalszego rozwoju Grupy PKP CARGO należy wymienić stałe dążenie do zwiększenia efektywności i optymalizację kosztów poprzez restrukturyzację oraz zmiany organizacyjne Spółki ukierunkowane na lepszą i kompleksową obsługę klientów. Ważne są również trwające procesy informatyzacji sfer działalności, mających wpływ na sprawne zarządzanie Spółką.

Ponadto, w Grupie zachodzą procesy optymalizacji zatrudnienia. W grudniu 2014 r. uruchomiony został w Program Dobrowolnych Odejść, w wyniku którego z dniem 31 stycznia 2015 r. rozwiązana została umowa o pracę z 3041 pracownikami. Dzięki inicjatywom takim jak PDO czy szkolenie kilkuset maszynistów, Grupie PKP CARGO udaje się skutecznie przeprowadzać zmiany pokoleniową.

Finansowanie nakładów inwestycyjnych

Grupa będzie finansować nakłady inwestycyjne z kredytów inwestycyjnych uzyskanych z Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz z Banku Gospodarstwa Krajowego, a także z innych źródeł. Wzrost zobowiązań kredytowych będzie skutkować wzrostem poziomu zobowiązań (krótko- i długoterminowych) oraz kosztów finansowych.

Działania akwizycyjne

W ramach Grupy, działania akwizycyjne prowadzone są głównie przez Jednostkę Dominującą. Działania te zostały opisane w rozdziale 4.2.5.

4.2.5. Opis perspektyw rozwoju oraz polityki w zakresie kierunków rozwoju Grupy PKP CARGO co najmniej w następnym roku obrotowym

Przyszłe działania rozwojowe podejmowane przez Grupę PKP CARGO pozostaną zgodne z obecnie obowiązującą strategią ukierunkowaną na rozwój działalności międzynarodowego operatora logistycznego.

Proces liberalizacji europejskiego rynku kolejowych przewozów towarowych, otworzył przed Grupą perspektywę działalności na nowych obszarach geograficznych jak również możliwość zwiększenia zakresu oferowanych produktów. Dodatkowo, działania podejmowane przez organy UE i władze krajowe ukierunkowane na kształtowanie jednolitego rynku transportu kolejowego i rozwoju interoperacyjności sieci kolejowej, w opinii Grupy PKP CARGO, znacząco podwyższają jej potencjał rozwojowy. Należy zauważyć, iż Grupa PKP CARGO już od kilku lat aktywnie wykorzystuje możliwości wynikające z liberalizacji rynków, co znajduje potwierdzenie w pozyskanych certyfikatach uprawniających do samodzielnej realizacji przewozów na terenie Polski i 8 innych państw UE.

Kluczowym elementem dalszego rozwoju w zakresie ekspansji zagranicznej jest obecnie trwające przejęcie jednego z największych prywatnych towarowych przewoźników kolejowych w UE, tj. spółki AWT, której większość działalności skupiona jest na rynku czeskim, postrzeganym przez Grupę PKP CARGO jako wyjątkowo istotny z uwagi na wielkość wymiany handlowej pomiędzy Polską a Republiką Czeską. Akwizycja traktowana jest przez Grupę PKP CARGO jako kolejny krok dopełniający dotychczas zdobyty know-how w wyniku rozwoju organicznego.

Transakcja nabycia przez PKP CARGO S.A. pakietu 80% udziałów w AWT, pozwoli Grupie PKP CARGO znacząco przyspieszyć rozwój działalności na terenie Państw ościennych jak również rozszerzy zakres działalności o nowe Państwa, w których dotychczas Grupa nie była aktywna. Dodatkowo, z uwagi na zakres działalności Grupy AWT, transakcja stwarza dla Grupy również perspektywę dywersyfikacji portfela usług oraz osiągnięcia licznych synergii w zakresie sprzedaży, zarządzania przewozami oraz utrzymania taboru.

Niezależnie, od wysokiej aktywności w zakresie rozwoju poza granicami Polski, Grupa planuje dalszy rozwój na rynku Polskim. Grupa realizować będzie zarówno już rozpoczęte, jak również nowe, zaplanowane działania strategiczne ukierunkowane na rozszerzenie oferty i doskonalenie obsługi procesów logistycznych, a także będzie analizować potencjalne możliwości akwizycyjne w Polsce.

W chwili obecnej PKP CARGO S.A. posiada zawarte wstępne porozumienie z KGHM Polska Miedź S.A., na bazie którego spółka planuje objąć 49% udziałów w spółce Pol - Miedź Trans sp. z o.o.

W celu dalszego rozwoju Grupy w obszarze spedycji krajowej i międzynarodowej, PKP CARGO S.A. sfinalizowało transakcje nabycia udziałów (44,44%) w Przedsiębiorstwie Spedycyjnym Trade Trans Sp. z o.o. i stała się jedynym jej właścicielem.

Według Zarządu PKP CARGO S.A., nie występują okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuowania działalności Grupy w kolejnym roku obrotowym.

4.3. Informacje o majątku produkcyjnym

4.3.1. Tabor

Wagony i tabor trakcyjny to główne elementy majątku produkcyjnego Grupy PKP CARGO. Zmiany w iloścach taboru Grupy wynikają bezpośrednio z działań powodujących jego zmniejszenie takich jak kasacja taboru, oraz z działań powodujących zwiększenie ilościan poprzez zakup taboru.

Do najważniejszych inwestycji mających wpływ na zmianę ilościan taboru w 2014 r. należy modernizacja 10 szt. lokomotyw spalinowych serii SM48 ze zmianą przeznaczenia z lokomotywy manewrowej na lokomotywę pociągową serii ST48.

Podstawową przyczyną spadku liczby wagonów w 2014 r. było złomowanie na skutek złego stanu technicznego powodującego utratę zdolności dalszej eksploatacji. W 2014 r. PKP CARGO S.A. realizowała umowę na dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektu pt. „Zakup i dostawa nowobudowanych wagonów platform 80` do przewozu kontenerów”. Projekt zakładał zakup przez PKP CARGO S.A. 330 platform kontenerowych 80` serii Sggrss na podstawie umowy zawartej w dniu 25 września 2013 r. z wykonawcą wybranym w trybie przetargu nieograniczonego - Europejskim Konsorcjum Kolejowym „Wagon” Sp. z o.o. Pierwsza grupa zbudowanych 40 szt. wagonów została przekazana przez producenta w 2013 r. W 2014 r. dostarczono 210 szt. Pozostałe wagony zostaną dostarczone w I półroczu 2015 r.

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę użytkowanych lokomotyw i wagonów wg rodzaju i własności na dzień 31.12.2014 r. i 31.12.2013 r.

Tabela 21 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO lokomotyw wg rodzaju trakcji oraz własności

| Wyszczególnienie | 31.12.2014 | 31.12.2013 | Zmiana 2014-2013 |
|--|--------------|--------------|------------------|
| lokomotywy spalinowe | 1 300 | 1 298 | 2 |
| lokomotywy elektryczne | 1 162 | 1 162 | 0 |
| Razem | 2 462 | 2 460 | 2 |
| lokomotywy posiadane na własność (w tym leasingu finansowym) | 2 451 | 2 450 | 1 |
| lokomotywy w leasingu operacyjnym lub dzierżawione | 11 | 10 | 1 |
| Razem | 2 462 | 2 460 | 2 |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 22 Struktura użytkowanych przez Grupę PKP CARGO wagonów wg własności

| Wyszczególnienie | 31.12.2014 | 31.12.2013 | Zmiana 2014-2013 |
|--|---------------|---------------|------------------|
| wagony posiadane na własność (w tym leasingu finansowym) | 62 086 | 63 021 | -935 |
| wagony w leasingu operacyjnym lub dzierżawione | 0 | 84 | -84 |
| Razem | 62 086 | 63 105 | -1 019 |

Źródło: Opracowanie własne

4.3.2. Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania, stosownego zaplecza utrzymaniowo naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowanych przez Grupę używana jest na podstawie umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO S.A. w 2014 r.

Tabela 23 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.12.2014 r. wobec 31.12.2013 r.

| Wyszczególnienie | 31.12.2014 | 31.12.2013 | Zmiana od początku roku |
|--|------------|------------|-------------------------|
| Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha] | 1 005,82 | 1 015,62 | -9,8 |
| Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²] | 684 945 | 704 576,29 | -19 631,08 |

Źródło: Opracowanie własne

Zarówno zmniejszenie wielkości gruntów i budynków własnych i w użytkowaniu wieczystym Grupy PKP CARGO jak i zmniejszenie wielkości dzierżawionych oraz najmowanych gruntów i budynków wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości użytkowanego majątku przez Jednostkę Dominującą i podległe Jednostce spółki.

4.4. Podstawowe informacje o sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

4.4.1. Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych umowach dotyczących kredytów i pożyczek

W dniu 2.06.2014 r. Jednostka Dominująca zawarła Umowę o kredyt w rachunku bieżącym umożliwiającą powstanie salda debetowego w rachunku bieżącym do kwoty 100.000.000,00 zł. Kredyt jest dostępny w okresie 12 miesięcy.

W dniu 11.09.2014 r. PKP CARGO S.A. zawarło z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowę o kredyt inwestycyjny do kwoty 515.200.000,00 zł (WIBOR 1M + marża). Kredyt został udzielony na finansowanie i/lub refinansowanie modernizacji lokomotyw oraz napraw okresowych taboru. Maksymalny termin dostępności ostatniej transzy kredytu to 31 marca 2016 r. Kredyt będzie spłacony nie później niż w terminie 5 lat od zakończenia okresu dostępności kredytu, jednak nie później niż do dnia 31.03.2021 r. Kredyt nie jest zabezpieczony na aktywach Spółki.

W dniu 2.10.2014 r. Jednostka Dominująca zawarła aneks do Umowy kredytu inwestycyjnego z EBI, zwiększający kwotę przyznanego limitu kredytowego o 40.000.000,00 zł tj. do 240.000.000,00 zł. Kredyt będzie dostępny w okresie 24 miesięcy od daty podpisania umowy (tj. od 3.12.2013r.). Termin spłaty będzie dostosowany do okresu amortyzacji finansowego środka trwałego, jednak nie będzie dłuższy niż 15 lat. Każda transza kredytu może być zaciągnięta w EUR lub PLN. Oprocentowanie kredytu – (EURIBOR lub WIBOR) + odpowiednia marża.

W dniu 29.10.2014 r. Jednostka Dominująca zawarła z mBank S.A. aneksy do Umów kredytów inwestycyjnych, których przedmiotem było zwolnienie majątkowych zabezpieczeń spłaty kredytów (zastawów rejestrowych ustanowionych na lokomotywach stanowiących przedmiot finansowania).

W dniu 16.12.2014 r. Jednostka Dominująca zawarła z Bank Pekao S.A. aneks do Umowy kredytu inwestycyjnego, którego przedmiotem było zwolnienie majątkowych zabezpieczeń spłaty kredytu (zastawów rejestrowych ustanowionych na lokomotywach stanowiących przedmiot finansowania).

W 2014 r. nie wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia Spółce umowy kredytowej.

Szczegóły dotyczące kredytów bankowych zostały przedstawione w nocie 25.1 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy PKP CARGO za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2014 r.

4.4.2. Informacje o udzielonych pożyczkach

W 2014 r. PKP CARGO S.A. udzieliła pożyczki spółce z Grupy PKP CARGO na kwotę 4 000 000,00 zł. Pożyczka została udzielona na warunkach rynkowych – WIBOR 1M + marża. Pożyczka ta została spłacona w 2014 r.

Na dzień 31.12.2014 r. suma zobowiązań spółek zależnych wobec PKP CARGO S.A. z tytułu udzielonych pożyczek wyniosła 433 251,89 zł.

4.4.3. Informacje o udzielonych i otrzymanych poręczeniach i gwarancjach

W związku z zawartymi kontraktami handlowymi na przewóz towarów Jednostka Dominująca zleciła wystawienie gwarancji bankowych na łączną kwotę 7,71 mln zł.

W 2014 r. Jednostka Dominująca udzielała poręczeń majątkowych dla spółek zależnych na łączną kwotę 1,11 mln zł.

Na dzień 31 grudnia 2014 r. Grupa Kapitałowa PKP CARGO posiadała zobowiązania pozabilansowe z tytułu udzielonych gwarancji i poręczeń na łączną kwotę 60 949 tys. zł. W 2014 r. kwota obejmowała:

- poręczenia i gwarancje udzielone jednostkom zależnym na rzecz podmiotów trzecich w wysokości 24 518 tys. zł,
- poręczenia i gwarancje dotyczące zobowiązań wobec osób trzecich wystawionych w toku bieżącej działalności dotyczą głównie: gwarancji należytego wykonania umowy, gwarancji celnych, wadialnych, gwarancji płatności w wysokości 36 431 tys. zł.

Dodatkowe informacje dotyczące zobowiązań warunkowych zostały przedstawione w nocy 36 do Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za 2014 rok.

4.4.4. Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych

Na podstawie porozumienia podpisanego w dniu 2 września 2013 r. pomiędzy Zarządem Jednostki Dominującej a związkami zawodowymi w sprawie Paktu Gwarancji Pracowniczych Spółka dokonała transakcji płatności w formie akcji. W dniu 2 października 2013 r. NWZ PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego Spółki poprzez emisję akcji serii C, które zostały objęte w trybie subskrypcji otwartej. W dniu 7 marca 2014 roku Zarząd Spółki dokonał przydziału akcji serii C. W ramach przeprowadzonej subskrypcji Spółka przydzieliła 1.448.902 akcji serii C po cenie nominalnej 50 zł za akcję.

Emisja akcji serii C została zarejestrowana w KRS przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego w dniu 25 kwietnia 2014 r.

4.4.5. Ocena dotycząca zarządzania zasobami finansowymi

Grupa efektywnie zarządza cyklem obrotu środkami pieniężnymi poprzez dopasowywanie terminów płatności należności oraz spłat zobowiązań.

Elementem wspomagającym efektywne zarządzanie finansami Grupy jest wewnętrzna polityka zarządzania ryzykiem finansowym, pozwalająca na optymalizację terminu zapadalności i rodzajów instrumentów lokacyjnych oraz poziomu rezerwy płynnościowej. Generowane przez Grupę nadwyżki środków pieniężnych były inwestowane w lokaty bankowe o oprocentowaniu stałym o terminach zapadalności głównie do 6 miesięcy. Decyzje podejmowane w zakresie lokat bankowych opierają się na maksymalizacji stopy zwrotu oraz bieżącej ocenie kondycji finansowej banków. Struktura aktywów, w tym posiadanych środków pieniężnych oraz inwestycji krótkoterminowych zabezpieczała zdolność Grupy do terminowego regulowania zobowiązań.

W celu zwiększenia elastyczności płynności finansowej w Grupie PKP CARGO funkcjonuje mechanizm zarządzania koncentracją środków pieniężnych (cash pooling), co pozwala na ograniczenie kosztów ponoszonych w związku z korzystaniem z krótkoterminowych zewnętrznych źródeł finansowania oraz maksymalizowanie przychodów finansowych w związku z posiadaniem nadwyżek pieniężnych. Struktura środków pieniężnych Grupy wskazuje, że Jednostka Dominująca posiada największą ich część i była w roku 2014 naturalnym podmiotem finansującym w systemie cash-pooling spółki zależne uczestniczące w tym systemie.

W 2014 r. Jednostka Dominująca posiadała umowy o limit na gwarancje bankowe, na podstawie których istnieje możliwość wystawienia gwarancji na rzecz dowolnej spółki z Grupy PKP CARGO, co pozwoliło zmniejszyć koszty ponoszone w związku z pozyskiwanymi gwarancjami oraz uniezależniło pozyskanie gwarancji od kondycji finansowej danej spółki.

4.4.6. Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez Grupę w 2014 r. stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane głównie na okres do 6 miesięcy, w zależności od potrzeb płynnościowych Grupy.

4.4.7. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń

Ryzyko pogorszenia koniunktury gospodarczej

Rozwój rynku przewozów towarowych jest skorelowany z koniunkturą gospodarczą w kraju i na świecie, tj. z rozwojem przemysłu, odradzającą się aktywnością na rynkach międzynarodowych oraz rosnącą lub spadającą produkcją importochłonnych gałęzi przemysłu, wpływających na zmianę obrotów handlu zagranicznego, a co za tym idzie, na wielkości zapotrzebowania

na przewozy towarowe. Na rozwój kolejowego transportu towarów istotny wpływ ma również transport samochodowy, postrzegany przez odbiorców usług transportowych jako substytucyjny w ramach rynku transportu lądowego.

Grupa PKP CARGO prowadzi działalność w sektorze, który jest pozytywnie skorelowany ze wzrostem gospodarczym i sytuacją makroekonomiczną, a długoterminowe wahania obserwowane w całej gospodarce w zakresie produkcji oraz handlu wywierają na niego silny wpływ. W szczególności, dynamika pracy przewozowej towarowego transportu kolejowego w Polsce charakteryzuje się dodatnią korelacją z dynamiką PKB.

Grupa uzyskuje większość swoich przychodów z działalności związanej z kolejowym transportem towarów. Większość pracy przewozowej wykonywana jest w kraju, przy czym istotna część pracy przewozowej wykonanej w Polsce przypada na eksport oraz tranzyt. W konsekwencji sytuacja rynkowa w Polsce oraz w krajach będących głównymi partnerami handlowymi Polski miała i nadal będzie mieć decydujący wpływ na działalność i wyniki finansowe Grupy. Spowolnienie wzrostu PKB w Polsce, w krajach będących głównymi partnerami handlowymi Polski lub w innych krajach, stanowiących potencjalne rynki działania, może wywrzeć negatywny wpływ na popyt na świadczone usługi.

Ryzyko związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

Rozwój rynku kolejowych przewozów towarowych jest pochodną dynamiki rynków towarów, które korzystają z kolejowych usług transportowych. W Polsce jest to przede wszystkim rynek węgla, kruszywa, koksu i produktów rafinacji ropy naftowej, wyrobów chemicznych oraz towarów przewożonych w kontenerach. Od stopnia rozwoju przewozów powyższych towarów (zwłaszcza węgla) uzależniony jest także wzrost wolumenów przewożonych przez Grupę PKP CARGO.

Na obecną złą sytuację w górnictwie wpływają przede wszystkim niski popyt, wysokie zapasy węgla, konkurencja OZE, nadpodaż surowca i w konsekwencji spadek cen węgla. Dodatkowo na trudną sytuację branży składa się spadek cen energii elektrycznej i wysoki poziom węgla z importu. W 2014 r. wydobyto 73 mln ton węgla, tj. o 4,5% mniej r/r. Produkcja sprzedana w zakresie wydobywania węgla kamiennego i brunatnego spadła natomiast o 8,1% r/r.

Ryzyko związane z polskim sektorem kolejowych przewozów towarowych

Rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce jest jednym z najbardziej konkurencyjnych rynków w UE. Ze względu na liberalizację przepisów regulujących działalność kolei, na rynku pojawiają się nowe podmioty, które podejmują starania w zakresie przejęcia obsługi klientów współpracujących dotychczas z Grupą PKP CARGO. Obecnie w Polsce licencję przewoźnika posiada ok. 60 podmiotów. Chociaż Grupa PKP CARGO nadal utrzymuje pozycję największego polskiego kolejowego przewoźnika towarowego, konkurencja skupia łącznie ponad 50% udziału w rynku pod względem przewiezionej masy (dane za 2014 r.).

Kluczowymi podmiotami na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce są: Grupa PKP CARGO, DB Schenker Rail Polska, CTL Logistics i Lotos Kolej. Działalność konkurencyjnych przewoźników kolejowych obejmuje m.in. przewozy całopociągowe węgla i innych towarów sypkich, paliw płynnych, artykułów chemicznych oraz przewozy intermodalne.

Wśród potencjalnych zagrożeń i ryzyk, które mogą mieć wpływ na zmniejszenie wielkości realizowanych przewozów przez Spółkę należy wymienić: mniejsze zapotrzebowanie na węgiel energetyczny oraz zmieniający się wolumen przeładunku na granicy polsko-ukraińskiej w związku z kryzysem politycznym na Ukrainie.

Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową

Działalność Grupy PKP CARGO jest uzależniona od stanu polskiej infrastruktury kolejowej stanowiącej własność i zarządzanej przez PKP PLK, która w porównaniu do infrastruktury bardziej rozwiniętych państw UE, takich jak Niemcy i Francja, pozostaje nieefektywna. Ze względu na niezadowalający stan techniczny, będący przede wszystkim wynikiem wieloletnich zaniedbań w zakresie modernizacji i utrzymania linii kolejowych, maksymalna dopuszczalna prędkość handlowa na liniach kolejowych wykorzystywanych w przewozach towarowych wynosi ok. 23 km/h, a ich przepustowość jest niska. Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych w Polsce jest dwukrotnie niższa w porównaniu do średniej w UE.

W 2014 r. notowano wzrost liczby lokalizacji oraz czasu trwania zamknięć torowych, które bezpośrednio wpływały na znaczne obniżenie przepustowości wykorzystywanych linii oraz stacji, mając wpływ na odrzucanie wniosków na Indywidualny Rozkład Jazdy, wydłużony czas jazdy oraz drogę przebiegu pociągów, wydłużony pobyt pociągów na stacjach (uruchomienia i pośrednich). Częstymi były sytuacje, w których pociągi ładowne nie mogły być doprowadzone do stacji odbioru w zaplanowanym terminie, co skutkowało dalszym nawarstwianiem opóźnień w zwrotach taboru próżnego, jak również przetrzymaniem pociągów na punktach ładunkowych / torach stacyjnych, powodując blokowanie tych torów i wymuszając odstawianie lub rozwiązywanie pociągów. Sytuacja zamknięciowa na sieci PKP, mająca wpływ na wydłużenie obrotu wagonów,

pociągała za sobą także konieczność angażowania zwiększonych zasobów taborowych i trakcyjnych. W związku z informacjami uzyskanymi z PKP PLK przewiduje się, że w 2015 r. wystąpią podobne utrudnienia na infrastrukturze kolejowej.

Ryzyko związane z działaniami akwizycyjnymi

W celu sfinalizowania transakcji związanej z nabyciem udziałów w spółce AWT, konieczne jest uzyskanie m.in. niezbędnych zgód na koncentrację pomiędzy Spółką a AWT od czeskiego, polskiego, niemieckiego i słowackiego organu antymonopolowego, a także uzyskania potwierdzenia przez niektóre spółki z grupy AWT od banków i innych instytucji finansowych finansujących działalność grupy AWT, że realizacja transakcji nie będzie stanowiła naruszenia umów zawartych z tymi instytucjami.

Podpisana umowa sprzedaży będzie mogła zostać rozwiązana jeśli wszystkie warunki zawieszające nie zostaną spełnione (lub uchylone) przed upływem terminu uzgodnionego w Umowie Sprzedaży. W wyniku tego, PKP CARGO S.A. utraciłoby jeden z elementów realizacji strategii Spółki zakładającej ekspansję na rynku europejskim.

Transakcja może nie przynieść oczekiwanych rezultatów biznesowych i finansowych.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu

W związku ze wzrostem średniej wieku w zespołach drużyn trakcyjnych, Grupa podejmuje szereg działań mających na celu zniwelowanie ryzyka niedoborów personelu. W 2014 r. PKP CARGO S.A. realizowała plan szkolenia i pozyskiwania pracowników drużyn trakcyjnych, głównie maszynistów, także poprzez poszerzanie uprawnień jak i poszerzenie znajomości szlaków. W związku z podjętymi działaniami nie przewiduje się wystąpienia ryzyka istotnych braków w zespole drużyn trakcyjnych.

Baza klientów Grupy jest wysoce zależna od ograniczonej liczby gałęzi przemysłowych oraz ich dostawców

Większość kluczowych klientów korzysta z usług Grupy w celu transportu: węgla, kruszyw i materiałów budowlanych oraz rud żelaza i metali. Pomimo zawierania przez Grupę umów długoterminowych, po części z określeniem gwarantowanych wielkości zamówień, nie można zapewnić, że Grupa utrzyma swoich klientów w przyszłości lub że wolumeny wskazane w kontraktach będą w całości zrealizowane. Ponadto w przypadku utraty kluczowych klientów Grupa nie może zapewnić, że będzie w stanie łatwo zastąpić ich innymi klientami, na rzecz których będzie świadczyć usługi na porównywalnych warunkach.

Dodatkowo na działalność Grupy mogą mieć wpływ zmiany strukturalne w działalności jej kluczowych klientów, które mogą doprowadzić do utworzenia lub rozwoju przez poszczególnych klientów Spółki ich własnych spółek zależnych zajmujących się kolejowym przewozem towarów. Obecnie kilku dużych klientów Grupy realizuje kolejowe przewozy towarowe za pośrednictwem swoich podmiotów zależnych. Wspomniane podmioty zależne mogą przejąć część usług świadczonych przez Grupę na rzecz ich spółek dominujących lub rozpocząć świadczenie usług na rzecz innych klientów i konkurować z Grupą PKP CARGO.

Ryzyko wzrostu cen paliwa

Aktualne notowania cen paliwa są w najniższym punkcie od 5 lat. Z uwagi na skomplikowaną sytuację na Bliskim Wschodzie oraz Ukrainie, istnieje uzasadnione ryzyko ich wzrostu.

Transport drogowy stanowi rosnącą konkurencję dla Grupy

Transport drogowy stanowi największą konkurencję dla kolejowych przewozów towarowych w Polsce. W ostatnich latach rząd polski przeprowadził program intensywnej modernizacji infrastruktury drogowej, dzięki czemu jej stan znacząco się poprawił. Spowodowało to skrócenie czasu dostaw i obniżyło koszty transportu drogowego, którego przewaga konkurencyjna polega ponadto na możliwości dostawy towarów „door-to-door”, tj. bezpośrednio od lub do klienta bez konieczności zmiany środka transportu. Biorąc pod uwagę powyższe, nie można wykluczyć dalszego spadku znaczenia transportu kolejowego.

Ryzyka finansowe

W latach objętych sprawozdaniem, Grupa PKP CARGO narażona było na następujące typy ryzyka finansowego:

- a) ryzyko płynności.
- b) ryzyko rynkowe, w tym:
 - ryzyko walutowe;
 - ryzyko stopy procentowej;
- c) ryzyko kredytowe.

Ryzyko płynności

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

Na dzień 31 grudnia 2014 r. i 31 grudnia 2013 r. wskaźnik płynności bieżącej wynosił odpowiednio 1,87 i 1,94. W celu zapewnienia dodatkowego źródła środków potrzebnych do zabezpieczenia swojej płynności finansowej Spółka korzystała z kredytu w rachunku bieżącym, kredytów inwestycyjnych oraz leasingu. W celu optymalizacji kosztów finansowych w Grupie PKP CARGO funkcjonuje system koncentracji środków finansowych (cash pooling) obejmujący na dzień 31 grudnia 2014 r. 8 spółek z Grupy.

Ryzyko rynkowe

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

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

Ryzyko walutowe

Grupa narażona była w 2014 r. na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe (do 1 miesiąca), natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania z tytułu leasingu krótko- oraz długoterminowego.

Z tytułu wyceny bilansowej należności i zobowiązań wyrażonych w walutach obcych, jak i realizacji rozliczeń w walutach obcych zarówno po stronie należności jak i zobowiązań powstają przychody (dodatnie różnice kursowe) i koszty (ujemne różnice kursowe). Wartości przychodów i kosztów ulegają wahaniom w ciągu roku, co spowodowane jest zmianą kursów.

Z uwagi na swój długi okres zapadalności, zobowiązania leasingowe krótko- i długoterminowe denominowane w EUR mają w wyniku finansowym największy udział w przychodach i kosztach finansowych jak również powodują zmienność w wyniku Grupy na poziomie kosztów i przychodów finansowych z tytułu niezrealizowanych różnic kursowych.

Należności krótkoterminowe wyrażone w walutach obcych (głównie EUR) wynoszą średniomiesięcznie w EUR ok. 13 mln. Znaczną część należności krótkoterminowych stanowią należności z przewozów międzynarodowych.

Częściowo przepływy pieniężne w EUR były zabezpieczane transakcjami terminowymi a dla pozostałej części stosowano naturalny hedging.

Środki pieniężne w walutach obcych zdeponowane na rachunkach bankowych wynikają z niedopasowania terminów wpływów i wydatków oraz ze względu na przewagę wpływów nad wydatkami.

W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy Spółki są przedmiotem działań zabezpieczających.

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy hedging, ze względu na fakt, iż przychody ze sprzedaży w walucie EUR są częściowo równoważone przez koszty w tej samej walucie. Celem stosowania przez Spółkę transakcji zabezpieczających ryzyko walutowe jest zabezpieczenie wolnej ekspozycji netto narażonej na zmianę wartości w PLN.

Zgodnie z obowiązującą w Spółce Polityką Zarządzania Ryzykiem Finansowym, stosowano w 2014 roku transakcje zarządzania ryzykiem walutowym w odniesieniu do pary walutowej EUR/PLN. Ze względu na stabilny kurs pary walutowej EUR/CHF w całym 2014 roku nie były stosowane wobec niej transakcje zarządzania ryzykiem walutowym (zgodnie z przyjętymi założeniami wynikającymi z polityki Grupy było to traktowane jako naturalne zabezpieczenie).

Do zabezpieczenia ryzyka kursowego w 2014 r. stosowano terminowe transakcje zabezpieczające typu Forward. Na dzień 31.12.2014 r. Grupa PKP CARGO posiadała nierozliczone kontrakty Forward w wysokości 22 445 000 EUR (w tym PKP CARGO S.A. 21 250 000 EUR i PS TRADE TRANS Sp. z o.o. 1 195 000 EUR).

Ryzyko stopy procentowej

Większość inwestycji finansowych dokonywanych przez Grupę w 2014 roku stanowiły lokaty bankowe, które były zawierane na okres od kilku dni do ok. 5 miesięcy w zależności od potrzeb płynnościowych Grupy.

Ponadto Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. Odsetki od zobowiązań z tytułu leasingu finansowego w 2014 r. wyniosły 11,8 mln zł. Odsetki od umów leasingowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów denominowanych w EUR jest EURIBOR 1M, 3M, 6M, natomiast dla umów denominowanych w CHF – LIBOR 6M CHF.

Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach 1 miesiąc, 3 miesiące, 6 miesięcy, w zależności od umowy. Wartość odsetek od zobowiązań kredytowych zapłaconych w roku 2014 wyniosła 6,6 mln zł. Odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR 1M i WIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizuje się poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych.

Jednocześnie zgodnie z obowiązującą w Grupie polityką zarządzania ryzykiem finansowym, jedna spółka z Grupy stosowała transakcje zabezpieczające ryzyko stopy procentowej tzw. IRS.

PS TRADE TRANS Sp. z o.o. w 2013 r. ze względu na posiadane finansowanie zewnętrzne oparte o zmienne stopy procentowe, zawarła transakcje IRS jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla kredytów w PLN, odpowiednio dopasowanych do założonego harmonogramu spłat rat kapitałowych. W przypadku umów leasingowych – w roku obrotowym 2013 zostało zabezpieczone (również poprzez zawarcie transakcji IRS) ryzyko wzrostu stóp procentowych dot. umowy leasingu 210 wagonów serii TALNS. Na dzień bilansowy spółka zależna PS TRADE TRANS Sp. z o.o. posiadała otwarte transakcje stopy procentowej.

Ryzyko kredytowe

Grupa prowadząc działalność handlową realizuje sprzedaż usług dla podmiotów gospodarczych z odroczonym terminem płatności, w wyniku czego może powstać ryzyko nieotrzymania należności od kontrahentów za zrealizowane usługi. W celu zminimalizowania ryzyka kredytowego Grupa zarządza ryzykiem poprzez obowiązującą procedurę oceny wiarygodności kredytowej klienta. Ocena ta jest przeprowadzana w stosunku do wszystkich klientów, którzy korzystają z odroczonego terminu płatności. W ramach wewnętrznej polityki warunkuje stosowanie odroczonego terminu płatności, w przypadku akceptowalnej kondycji kontrahenta oraz pozytywnej historii współpracy.

Należności kontrahentów są regularnie monitorowane. W przypadku wystąpienia należności przeterminowanych zgodnie z obowiązującymi procedurami następuje wstrzymanie dostawy usług i uruchamiane są procedury windykacji.

Koncentracja ryzyka związanego z należnościami z tytułu dostaw i usług jest ograniczona ze względu na dużą liczbę kontrahentów z kredytem kupieckim rozproszonych w różnych sektorach gospodarki. Ponadto w celu zmniejszenia ryzyka nieodzyskania należności z tytułu dostaw i usług Grupa przyjmuje od swoich odbiorców zabezpieczenie w postaci między innymi: gwarancji bankowych/ubezpieczeniowych, cesji z kontraktów, blokad na rachunkach bankowych oraz weksli.

Ryzyko kredytowe związane ze środkami pieniężnymi i lokatami bankowymi jest uważane jako niskie. Wszystkie podmioty, w których Spółka lokuje wolne środki pieniężne działają w sektorze finansowym.

Maksymalna ekspozycja na ryzyko kredytowe jest reprezentowana przez salda bilansowe należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności, środków pieniężnych i pozostałych aktywów finansowych. Ekspozycja ta jest ograniczona przez zabezpieczenia ustanowione na rzecz Grupy (w postaci między innymi gwarancji bankowych/ ubezpieczeniowych, kaucji gwarancyjnych), których wartość na dzień bilansowy wyniosła 6,74 mln zł.

4.4.8. Informacje o instrumentach finansowych w zakresie ryzyka i przyjętych przez Grupę PKP CARGO celach i metodach zarządzania ryzykiem finansowym

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Jednostki Dominującej. Zarządzanie ryzykiem finansowym w Grupie PKP CARGO odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych (transakcje natychmiastowej wymiany walut – SPOT, terminowe transakcje wymiany walut – FORWARD oraz transakcje na stopę procentową – IRS), które wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych.

W 2014 r. Jednostka Dominująca nie stosowała rachunkowości zabezpieczeń.

Rachunkowość zabezpieczeń stosowała jedna spółka z Grupy PKP CARGO - PS TRADE TRANS Sp. z o.o. W celu zarządzania ryzykiem walutowym spółka ta wykorzystywała instrumenty finansowe, przede wszystkim terminowe transakcje sprzedaży walut Forward, jak również stosowała zabezpieczenia zmiennej stopy procentowej jako zabezpieczenie wahań stóp procentowych dla swoich kredytów inwestycyjnych w zł. W tym celu zawierała transakcje terminowe na stopę procentową typu IRS.

4.4.9. Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO posiada pełną zdolność do regulowania swoich zobowiązań w terminach ich wymagalności. Prowadzone działania akwizycyjne uwzględniają możliwości finansowe Grupy.

5 Pozostałe informacje

5.1. Informacje dotyczące akcji PKP CARGO S.A.

5.1.1. Emisja papierów wartościowych oraz wykorzystanie wpływów z emisji

PKP CARGO S.A. odnotowała w 2014 r. wpływ z emisji akcji w kwocie 8,8 mln zł. Wpływy te były związane z wpłatami od spółek zależnych objętych Paktem Gwarancji Pracowniczych i przeznaczone na sfinansowanie jednorazowego świadczenia w formie premii w celu sfinansowania objęcia akcji przez uprawnionych pracowników spółek zależnych.

5.1.2. Informacje o umowach mogących w przyszłości wpłynąć na zmianę w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy

PKP CARGO S.A. nie są znane żadne umowy zawarte przez dotychczasowych akcjonariuszy, w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji.

5.1.3. Nabycie akcji własnych

W 2014 r. PKP CARGO S.A. nie nabywało akcji własnych.

5.1.4. Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

Zgodnie z podpisanym w dniu 2 września 2013 r. przez Zarząd Spółki i działające w jej strukturach związku zawodowe Paktem Gwarancji Pracowniczych (umową dotyczącą gwarancji pracowniczych i socjalnych) dla pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. oraz dla pracowników zatrudnionych przez Spółki Grupy PKP CARGO, pracownicy PKP CARGO S.A. i pięciu spółek zależnych uzyskali gwarancje zatrudnienia oraz nabyli prawo do jednorazowego świadczenia pieniężnego (premii prywatyzacyjnej), na zasadach ustalonych w PGP. Realizacja ww. świadczenia przybrała formę programu akcji pracowniczych, gdyż strony PGP ustaliły, iż będzie ono wypłacone w akcjach serii C z zakazem zbycia w okresie dwóch lat od dnia pierwszego notowania. Zgodnie z Memorandum Informacyjnym związanym z ofertą publiczną akcji serii C, zapisy na akcje pracownicze PKP CARGO S.A. odbyły się w okresie od 02 grudnia 2013 r. do 28 lutego 2014 r. Zapisy na akcje złożyło 22 146 (tj. 99,8%) uprawnionych pracowników PKP CARGO S.A. oraz 2 395 (tj. 99,9%) uprawnionych pracowników spółek zależnych.

W dniu 7 marca 2014 r. Zarząd PKP CARGO S.A. podjął uchwałę w sprawie przydziału akcji zwykłych imiennych serii C Spółki w ilości 1 448 902 szt. Obsługą programu zajmuje się Dom Maklerski PKO Banku Polskiego.

Ponadto 15% środków uzyskanych przez PKP S.A. w wyniku sprzedaży akcji PKP CARGO S.A. w drodze oferty publicznej prowadzonej na podstawie prospektu emisyjnego Spółki, zatwierdzonego przez Komisję Nadzoru Finansowego w dniu 4 października 2013 r., trafiło do Funduszu Własności Pracowniczej PKP na mocy ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe".

5.1.5. Akcje będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające oraz nadzorujące w Spółce w okresie od dnia 14 marca 2014 r., tj. dnia przekazania raportu za 2013 r., do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 24 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające

| Imię i nazwisko | Akcje PKP CARGO S.A. | |
|---------------------------------------|----------------------|------------------------|
| | Liczba (szt.) | Wartość nominalna (zł) |
| wg stanu na dzień przekazania raportu | | |
| Adam Purwin | 545 | 27 250 |
| Jacek Neska | 450 | 22 500 |
| Wojciech Derda | 300 | 15 000 |
| Łukasz Hadyś | 300 | 15 000 |
| Dariusz Browarek | 370 | 18 500 |
| wg stanu na dzień 14.03.2014r. | | |
| Adam Purwin | 545 | 27 250 |
| Sylwester Sigiel | 0 | 0 |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 25 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące

| Imię i nazwisko | Akcje PKP CARGO S.A. | |
|---------------------------------------|----------------------|------------------------|
| | Liczba (szt.) | Wartość nominalna (zł) |
| wg stanu na dzień przekazania raportu | | |
| Jakub Karnowski | 915 | 45 750 |
| Piotr Ciżkowicz | 675 | 33 750 |
| Krzysztof Czarnota | 70 | 3 500 |
| Kazimierz Jamrozik | 70 | 3 500 |
| Marek Podskalny | 70 | 3 500 |
| Konrad Anuszkiewicz | 0 | 0 |
| Paweł Ruka | 0 | 0 |
| Sławomir Baniak | 0 | 0 |
| Stanisław Knaflewski | 0 | 0 |
| Jacek Leonkiewicz | 0 | 0 |
| Zbigniew Klepacki | 0 | 0 |
| wg stanu na dzień 14.03.2014r. | | |
| Jakub Karnowski | 503 | 25 150 |
| Milena Pacia | 0 | 0 |
| Michał Karczyński | 0 | 0 |
| Krzysztof Czarnota | 70 | 3 500 |
| Kazimierz Jamrozik | 70 | 3 500 |
| Marek Podskalny | 70 | 3 500 |
| Konrad Anuszkiewicz | 0 | 0 |
| Paweł Ruka | 0 | 0 |
| Stanisław Knaflewski | 0 | 0 |
| Artur Kawaler | 0 | 0 |
| Danuta Tyszkiewicz | 0 | 0 |

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające i nadzorujące Spółkę na dzień 31.12.2014 r. jest tożsamy ze stanem posiadania na dzień przekazania raportu.

Osoby zarządzające i nadzorujące emitenta, na dzień 31.12.2014 r. oraz przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A

5.1.6. Wypłacone lub zadeklarowane dywidendy

W dniu 12 maja 2014 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę w sprawie podziału zysku osiągniętego w 2013 r. Zgodnie z Uchwałą ZWZ osiągnięty zysk netto w wysokości 94.083 tys. zł postanowiło przeznaczyć na:

- 1) wypłatę dywidendy kwotą 86.556 tys. zł
- 2) kapitał zapasowy kwotą 7.527 tys. zł

Dodatkowo, na wypłatę dywidendy ZWZ postanowiło przeznaczyć kwotę 50.939 tys. zł pochodzącą z zysków zatrzymanych. Jednocześnie ustalono dzień dywidendy na 20 maja 2014 r. oraz termin wypłaty dywidendy na dzień 4 czerwca 2014 r.

5.2. Istotne transakcje z podmiotami powiązаныmi

Grupa PKP CARGO w 2014 r. nie zawierała transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe. Po dacie bilansowej również nie zawierano takich transakcji.

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

PKP CARGO S.A i jednostki od niej zależne nie są stroną postępowań toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, a dotyczących zobowiązań lub wierzytelności, których wartość stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Jednostki Dominującej.

PKP CARGO S.A i jednostki od niej zależne są stronami postępowań dotyczących zobowiązań lub wierzytelności emitenta lub danej jednostki zależnej emitenta, gdzie łączna wartość wierzytelności i zobowiązań nie stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Jednostki Dominującej.

5.4. Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

Do ważniejszych osiągnięć w dziedzinie badań i rozwoju w 2014 r. w PKP CARGO S.A. oraz w Grupie PKP CARGO należy zaliczyć:

1. Powstanie koncepcji uruchomienia w 2015 r. produkcji nowych wagonów w Zakładzie Naprawy Wagonów w Szczecinie. Projekt jest w końcowej fazie analiz i przewiduje produkcję w 2015 r. wagonu prototypowego oraz serii 30 wagonów a docelowo w następnych latach 500 do 750 wagonów/rok. Jednym z wariantów uruchomienia produkcji jest bliska współpraca z uznanym producentem wagonów jakim jest Greenbrier Europa Wagony Świdnica S.A., wymiana doświadczeń i wspólna realizacja zadań.
2. Projekt uruchomienia produkcji wagonów przewiduje także utworzenie, w Zakładzie Naprawy Wagonów w Szczecinie, Ośrodka Szkoleniowego Spawaczy, który zagwarantuje wysoką jakość produkcji nowych wagonów. Ośrodek będzie kształcił personel dla całej Grupy PKP CARGO, a także zapewni utrzymanie i rozwój kompetencji personelu w zakresie technik wykonywania połączeń spajanych.
3. Rozpoczęcie II etapu badań zużycia kompozytowych wstawek hamulcowych typu K z monoblokowymi zestawami kołowymi o zmienionym profilu kół. Celem jest potwierdzenie obniżonego zużycia zestawów kołowych z nowym profilem oraz ocena różnych gatunków wstawek kompozytowych i zestawów kołowych co pozwoli na optymalizację ich zakupów.
4. Rozpoczęcie współpracy z Instytutem Kolejnictwa w sprawie zmiany Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444) w zakresie wykonywania hamulcowych prób pociągów. Zmiana przepisów pozwoli na ograniczenie liczby wykonywanych prób.
5. Prowadzenie testów efektywności zastosowania dodatków do paliwa poprawiających jego spalanie. Następstwem zastosowania byłoby zmniejszenie emisji substancji szkodliwych i zużycia paliwa.

5.5. Informacje dotyczące zagadnień środowiska naturalnego

Działalność Grupy PKP CARGO może powodować potencjalne szkody w środowisku związane m.in. z przewozem materiałów niebezpiecznych. Grupa jest potentatem w zużyciu energii elektrycznej dla celów trakcyjnych, dlatego też przewóz zarówno materiałów niebezpiecznych jak i zużycie energii elektrycznej są aspektami znaczącymi i podlegają corocznemu monitorowaniu. Monitorowane jest również zużycie wody, jakość odprowadzanych ścieków, gospodarowanie odpadami przemysłowymi, zużycie paliw na cele trakcyjne i grzewcze. Celem monitorowania jest nie tylko posiadanie wiedzy o wielkości oddziaływań na środowisko przez śledzenie założonych mierników, ale także poprawa wskaźników emisyjności. Corocznie poprzez wprowadzenie celów i zadań w znaczących aspektach odpowiednio do przyjętych kryteriów klasyfikacji, Grupa PKP CARGO zmniejsza oddziaływanie na środowisko.

Z tytułu należnych opłat za korzystanie ze środowiska w 2014 r. w Jednostce Dominującej została ustalona rezerwa w wysokości 1 824 tys. zł. Opłaty dokonywane przez PKP CARGO S.A. mają tendencję malejącą. Analizując wysokość ponoszonych opłat w porównaniu z latami ubiegłymi, spadek opłat został zanotowany głównie za spalanie paliw w lokomotywach spalinowych przez zastosowanie nowych wskaźników emisyjności przy naliczaniu opłat dla wszystkich zmodernizowanych lokomotyw, znaczne oszczędności w zużyciu paliw, a także jako wynik dalszej koncentracji taboru i zwiększenia czasokresów przeglądów i napraw taboru.

W pozostałych spółkach należących do Grupy, szacowana łączna wysokość opłat za korzystanie ze środowiska za rok 2014 wyniesie ok. 350 tys. zł. W związku z prowadzeniem działalności naprawczej taboru, Grupa zobowiązana jest uiszczać opłaty m.in. za wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza. Odbywa się ono poprzez zużycie materiałów w procesach technologicznych (głównie materiałów malarskich), spalanie paliw w kotłowniach zakładowych oraz spalanie paliw przez samochody i maszyny robocze.

Realizacja strategii Grupy opiera się na dostosowaniu jej zasobów i organizacji do wymogów nowoczesnego rynku transportowego z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, zgodnie z przyjętą polityką Zintegrowanego Systemu Zarządzania (ZSZ): jakość, BHP, ochrona środowiska. ZSZ zapewnia realizację polityki środowiskowej i stanowi integralną część ogólnego systemu zarządzania Grupą. W procesie przeglądu środowiskowego (przeprowadzonym co roku) dokonywane jest formułowanie celów i zadań środowiskowych. Corocznie dokonuje się oceny efektów działalności środowiskowej wg kryteriów ustalonych na podstawie:

- wymagań prawnych i decyzji,
- wyników przeglądu systemu i audytów wewnętrznych,
- danych o bieżących i wcześniejszych efektach działalności Grupy PKP CARGO.

Grupa dokonuje corocznego przeglądu aspektów środowiskowych, zaangażowana jest w osiągnięcie zgodności działań z obowiązującymi przepisami, posiada program działań środowiskowych i uzyskuje konkretne efekty tych działań, posiada wykwalifikowaną kadrę prowadzącą sprawy ochrony środowiska, dysponującą narzędziami w postaci oprogramowania do naliczania opłat środowiskowych i bazy danych znaczących aspektów środowiskowych, posiadającą dostęp do aktualnych przepisów i instrukcji i sieci internetowej, podnosi wzrost świadomości ekologicznej pracowników.

5.6. Informacja o wynagrodzeniach osób zarządzających i nadzorujących PKP CARGO S.A.**5.6.1. Wartość wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych**

W tabeli poniżej przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2014 r.

Tabela 26 Koszty Grupy PKP CARGO z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Zarządu PKP CARGO S.A. w 2014 r. (zł)

| Nazwisko i imię | 2014 r. |
|---------------------------|---------|
| Obecni członkowie Zarządu | |
| Adam Purwin | 816 375 |
| Wojciech Derda | 415 080 |
| Łukasz Hadyś | 382 102 |
| Jacek Neska | 400 124 |
| Dariusz Browarek | 400 301 |
| Byli członkowie Zarządu | |
| Wojciech Balczun | 162 954 |
| Łukasz Boroń | 674 492 |
| Marek Zalesny | 219 332 |
| Sylwester Sigiel | 778 086 |

Źródło: Opracowanie własne

Wynagrodzenia i świadczenia dodatkowe byłych członków Zarządu obejmują odprawy, premie, odszkodowania z umów o zakazie konkurencji, wynagrodzenia za niewykorzystane urlopy.

W poniższej tabeli przedstawiono sumę wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej Spółki w 2014 r. W zestawieniu ujęto wyłącznie wynagrodzenia z tytułu pełnienia funkcji Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Tabela 27 Koszty Grupy PKP CARGO z tytułu wynagrodzeń i świadczeń dodatkowych członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w 2014 r. (zł)

| Nazwisko i imię | 2014 r. |
|-----------------------------------|---------|
| Obecni członkowie Rady Nadzorczej | |
| Jakub Karnowski | 72 409 |
| Piotr Ciżkowicz | 56 942 |
| Krzysztof Czarnota | 77 669 |
| Kazimierz Jamrozik | 77 669 |
| Marek Podskalny | 77 669 |
| Konrad Anuszkiewicz | 77 669 |
| Stanisław Knaflewski | 74 215 |
| Paweł Ruka | 74 215 |
| Jacek Leonkiewicz | 56 942 |
| Sławomir Baniak | 18 981 |
| Byli członkowie Rady Nadzorczej | |
| Michał Karczyński | 13 818 |
| Artur Kawaler | 20 727 |
| Łukasz Górnicki | 40 125 |
| Milena Pacia | 20 727 |
| Danuta Tyszkiewicz | 13 818 |
| Jarosław Pawłowski | 63 851 |

Źródło: Opracowanie własne

5.6.2. Umowy zawarte między PKP CARGO S.A. a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w określonych przypadkach

Członkowie Zarządu PKP CARGO S.A. zatrudnieni są na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie zarządzania (tzw. kontrakt menedżerski). Zasady określające rekompensatę w przypadku rezygnacji bądź zwolnienia z zajmowanego stanowiska bez ważnej przyczyny określa kontrakt menedżerski członka Zarządu, zgodnie z Uchwałą Nr 3/2014 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z dnia 26 marca 2014 roku w sprawie określenia zasad i wysokości wynagrodzenia Prezesa Zarządu oraz Członków Zarządu PKP CARGO S.A. oraz ustalenia zakazu prowadzenia przez nich działalności konkurencyjnej.

5.7. Informacje dotyczące sprawozdania finansowego

5.7.1. Informacje o umowie zawartej z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdania finansowego

Uchwałą 1272/V/2013 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 17 grudnia 2013 r. dokonano wyboru Spółki KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa (zwaną dalej „KPMG”) z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chłodnej 51, prowadzonej pod numerem 3546 jako podmiotu uprawnionego do badania jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2013 do 2015. Umowa o badanie informacji finansowych z KPMG została zawarta w dniu 31 stycznia 2014 r. i obejmuje badanie jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO za lata 2013 - 2015. Umowa o przegląd śródrocznego jednostkowego oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego za I półrocze 2014 r. oraz za I półrocze 2015 r. została zawarta z KPMG w dniu 8 maja 2014 r.

Poniżej przedstawiono wynagrodzenie podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych, wypłacone lub należne za rok obrotowy.

Tabela 28 Wynagrodzenia podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych (zł netto)

| Wyszczególnienie | Rok zakończony 31 grudnia 2014 | Rok zakończony 31 grudnia 2013 |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Obowiązkowe badanie sprawozdania finansowego | 129 200 | 129 200 |
| Obowiązkowe badanie skonsolidowanego sprawozdania finansowego | 9 500 | 9 500 |
| Obowiązkowe badanie jednostkowych sprawozdań finansowych spółek zależnych | 178 950 | 217 200 |
| Inne usługi poświadczające | 97 250 | 1 160 187* |
| Pozostałe usługi | 58 300 | 15 000 |
| Usługi doradztwa podatkowego | 0 | 0 |
| RAZEM | 473 200 | 1 531 087 |

* W ramach innych usług poświadczających ujęte są wynagrodzenia Deloitte Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie za wykonanie za przeglądu jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania za I półrocze oraz III kwartał 2013 r. (odpowiednio 185 tys. zł i 40 tys. zł), za prace związane z przygotowaniem oferty publicznej (304 tys. zł) oraz za przygotowanie comfort letter (628 tys. zł) ponadto KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w Warszawie z tytułu weryfikacji raportu grupowego 2 850 zł za 2013 r.

Źródło: Opracowanie własne

5.7.2. Zasady sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego

Skonsolidowane Sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2014 r. zostało sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej (MSSF) wydanymi przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości i zatwierdzonymi przez Unię Europejską.

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności spółek Grupy Kapitałowej w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego nie stwierdzono istnienia okoliczności wskazujących na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez spółki Grupy Kapitałowej przez okres przynajmniej 12 miesięcy od dnia skonsolidowanego sprawozdania finansowego. Zasady (polityka rachunkowości) zastosowane do sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego zostały przedstawione w notach objaśniających o numerze 3 oraz 4 do skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku.

5.7.3. Opis nietypowych pozycji w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO

Nietypową pozycją w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP CARGO jest rezerwa na Program Dobrowolnych Odejść, prezentowana w ramach rezerw na świadczenia pracownicze. Koszty PDO w wysokości 265,3 mln zł zostały ujęte w całości w wyniku finansowym 2014 r. w pozycji kosztów świadczeń pracowniczych.

5.7.4. Opis istotnych pozycji pozabilansowych w ujęciu podmiotowym, przedmiotowym i wartościowym

Na dzień 31 grudnia 2014 r. Grupa Kapitałowa PKP CARGO wykazywała poniższe istotne pozycje pozabilansowe:

- przyszłe zobowiązanie dotyczące nabycia przez Jednostkę dominującą („Umowa Sprzedaży”) 60.000 udziałów („Udziały”) w kapitale zakładowym spółki Advanced World Transport B.V. z siedzibą w Amsterdamie („AWT”) na wartość 103,2 mln EUR,
- przyszłe zobowiązanie na wykonanie modernizacji lokomotyw spalinowych serii SM-48 Jednostki Dominującej na poziomie 109,2 do 111,9 mln zł, w zależności od spełnienia określonych warunków technicznych,
- zobowiązania pozabilansowe z tytułu udzielonych gwarancji i poręczeń na łączną kwotę 60,9 mln zł.

Szczegółowe informacje odnośnie pozycji pozabilansowych zostały opisane w notach 34 – 36 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

6 Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego

6.1. Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega PKP CARGO S.A. oraz miejsca, gdzie tekst zbioru zasad jest publicznie dostępny

Działając zgodnie z § 91 ust. 5 pkt 4) Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. 2014, poz. 133), Zarząd Spółki przedstawia Oświadczenie o stosowaniu zasad ładu korporacyjnego w 2014 r.

W okresie od dnia dopuszczenia akcji Spółki do publicznego obrotu tj. od dnia 28 października 2013 r. Spółka podlega zasadom ładu korporacyjnego opisanym w dokumencie Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW („Dobre Praktyki”), stanowiącym Załącznik do Uchwały Rady GPW Nr 12/1170/2007 z dnia 4 lipca 2007 r., zmienionym następującymi uchwałami Rady GPW: Nr 17/1249/2010 z dnia 19 maja 2010 r. (weszła w życie z dniem 1 lipca 2010 r.), Nr 15/1282/2011 z dnia 31 sierpnia 2011 r. (weszła w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.), Nr 20/1287/2011 z dnia 19 października 2011 r. (weszła w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.) oraz Nr 19/1307/2012 z dnia 21 listopada 2012 r., która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2013 r.

Tekst zbioru Dobrych Praktyk, którym podlega Spółka jest dostępny na stronie internetowej GPW pod adresem (<http://www.corp-gov.gpw.pl>).

6.2. Zakres, w jakim Spółka PKP CARGO S.A. odstąpiła od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego, wskazanie tych postanowień oraz wyjaśnienie przyczyn tego odstąpienia

W 2014 r. Spółka przestrzegała wszystkich zasad ładu korporacyjnego wyrażonych w dokumencie Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW z wyłączeniem zasad zawartych w:

Rozdział I Rekomendacja 5 Dobrych Praktyk dotycząca polityki wynagrodzeń oraz zasad jej ustalania

Nieprzestrzeganie powyższej zasady przez PKP CARGO S.A., polega na tym, że polityka wynagrodzeń członków organów zarządzających i nadzorczych Spółki nie zawiera wszystkich elementów wymienionych w zaleceniu Komisji Europejskiej z dnia 14 grudnia 2004 r. w sprawie wspierania odpowiedniego systemu wynagrodzeń Dyrektorów spółek notowanych na giełdzie (2004/913/WE), uzupełnionym o zalecenie Komisji Europejskiej z dnia 30 kwietnia 2009 r. (2009/385/WE). Spółka nie zamieściła deklaracji ujawniającej politykę wynagrodzeń na korporacyjnej stronie internetowej. Decyzja odnośnie przestrzegania w pełni powyższej zasady Dobrych Praktyk w przyszłości będzie należeć do Rady Nadzorczej i Walnego Zgromadzenia.

Zgodnie z § 91 ust. 6 pkt 17) Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim (Dz. U. 2014, poz. 133), Spółka publikuje corocznie w raporcie rocznym informacje o wartości wynagrodzeń, nagród lub korzyści odrębnie dla każdej z osób zarządzających i nadzorujących Spółki.

Zgodnie z § 12 ust. 2 pkt 3) Statutu Spółki tak długo, jak udział PKP S.A. wynosi ponad 50% kapitału zakładowego Spółki oraz tak długo jak wymagają tego bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa wynagrodzenie członków Zarządu Spółki ustala Walne Zgromadzenie. Jeżeli udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej wynagrodzenie członków Zarządu określa w drodze uchwały Rada Nadzorcza. Za udział w pracach Rady Nadzorczej jej członkowie otrzymują wynagrodzenie, zgodnie z zasadami wynagradzania ustalonymi przez Walne Zgromadzenie.

Rozdział I Rekomendacja 9 Dobrych Praktyk dotycząca zrównoważonego udziału kobiet w wykonywaniu funkcji zarządu i nadzoru

Spółka nie zapewnia zrównoważonego udziału kobiet i mężczyzn w Zarządzie i Radzie Nadzorczej. Spółka wyraża poparcie dla powyższej rekomendacji, jednakże decyzja o składzie Rady Nadzorczej podejmowana jest przez akcjonariuszy Spółki na Walnym Zgromadzeniu, zaś skład Zarządu powoływany jest według zasad określonych w statucie Spółki. Spółka prowadzi politykę, zgodnie z którą w Spółce zatrudniane są osoby kompetentne, kreatywne oraz posiadające odpowiednie doświadczenie zawodowe i wykształcenie nie kierując się przy tym kryterium płci.

Rozdział II Rekomendacja 1. 9a) Dobrych Praktyk dotycząca zamieszczania na korporacyjnej stronie internetowej zapisu przebiegu obrad walnego zgromadzenia w formie audio lub video

W ocenie Zarządu Spółki niestosowanie zasady, dotyczącej zamieszczania przez Spółkę na korporacyjnej stronie internetowej zapisu przebiegu obrad walnego zgromadzenia w formie audio lub video nie wpływa na rzetelność polityki informacyjnej Spółki ani kompletność istotnych informacji przekazywanych przez Spółkę Akcjonariuszom.

Rozdział IV Rekomendacja 10 Dobrych Praktyk dotycząca zapewnienia akcjonariuszom możliwości udziału w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej

Decyzja o niestosowaniu zasady, zgodnie z którą Spółka powinna między innymi zapewnić dwustronną komunikację w czasie rzeczywistym, w ramach której akcjonariusze mogą wypowiadać się w toku obrad walnego zgromadzenia przebywając w innym miejscu niż miejsce obrad, została podjęta z uwagi na ryzyka natury prawnej i organizacyjno - technicznej, mogące zagrażać prawidłowemu przebiegowi walnego zgromadzenia przy zapewnieniu akcjonariuszom takiego sposobu komunikacji.

W opinii Zarządu Spółki, aktualnie obowiązujące w Spółce zasady udziału w walnych zgromadzeniach umożliwiają akcjonariuszom efektywną realizację wszelkich praw z akcji i zabezpieczają interesy wszystkich akcjonariuszy.

6.3. Opis głównych cech stosowanych w PKP CARGO S.A. systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych

Jednolite zasady rachunkowości

W jednostce dominującej PKP CARGO S.A. została opracowana i wdrożona Polityka rachunkowości sporządzona zgodnie z zasadami rachunkowości w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską. Dokument ten jest na bieżąco aktualizowany w razie zaistnienia zmian w przepisach. Zasady zawarte w tym dokumencie mają zastosowanie do jednostkowych sprawozdań finansowych PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO. Spółki podlegające konsolidacji są zobowiązane do stosowania Polityki rachunkowości PKP CARGO S.A. przy sporządzaniu sprawozdawczych pakietów konsolidacyjnych, które są podstawą sporządzenia skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.

Jednolite pakiety konsolidacyjne spółek zależnych

Przyjęto jednolity wzór pakietów sprawozdawczych MSSF przygotowanych przez spółki zależne na potrzeby skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO. Spółki zależne przygotowują pakiety sprawozdawcze MSSF uwzględniając różnice między Polskimi Zasadami Rachunkowości a MSSF.

Prowadzenie ksiąg rachunkowych

Rzetelność sprawozdania finansowego zapewniają dane bezpośrednio wynikające z ksiąg rachunkowych. Jednostka dominująca prowadzi księgi rachunkowe będące podstawą przygotowania sprawozdania finansowego w informatycznym systemie finansowo-księgowym SAP. PKP CARGO S.A. na bieżąco aktualizuje system finansowo-księgowy do zmieniających się przepisów i wymogów sprawozdawczych, zarówno wewnętrznych i zewnętrznych. Dostęp do systemów informatycznych ograniczony jest odpowiednimi uprawnieniami dla upoważnionych pracowników. W Spółce funkcjonują rozwiązania informatyczne i organizacyjne zabezpieczające kontrolę dostępu do systemu finansowo-księgowego oraz zapewniające należyłą ochronę i archiwizację ksiąg rachunkowych.

Procedury zamknięcia ksiąg i autoryzacji sprawozdań finansowych

W Jednostce dominującej i spółkach zależnych zostały wdrożone wewnętrzne procedury dotyczące zamknięcia okresów, określające terminy i odpowiedzialność działów wewnętrznych za poszczególne obszary ewidencji; sprawozdania finansowe są poddawane wewnętrznym procedurom weryfikacji kompletności i spójności; pakiety sprawozdawcze MSSF są podpisywane przez Zarządy spółek zależnych, natomiast skonsolidowane sprawozdania finansowe MSSF są odpowiednio autoryzowane i podpisywane przez Zarząd Spółki.

Nadzór Komitetu Audytu

W ramach Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. został powołany Komitet Audytu, który zgodnie z przepisami dokonuje nadzoru nad procesem sporządzania skonsolidowanych sprawozdań finansowych, nad procesem rewizji finansowej oraz analizuje i monitoruje śródroczne oraz końcoworoczne dane finansowe Spółki i Grupy.

Badanie i przegląd sprawozdań finansowych

Roczne skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane badaniu przez biegłego rewidenta, półroczne skonsolidowane sprawozdania finansowe są poddawane przeglądowi przez biegłego rewidenta; opinie i raporty z tych prac są dołączone do zatwierdzonych i publikowanych sprawozdań finansowych.

6.4. Akcjonariusze posiadający bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji

Na dzień przekazania niniejszego raportu, łączna liczba akcji Spółki wyniosła 44 786 917. W tabelach poniżej, zgodnie z zawiadomieniami otrzymanymi przez Spółkę, przedstawiono akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji Spółki.

Tabela 29 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 grudnia 2013 r.

| Akcjonariusz | Liczba akcji | Procentowy udział w kapitale zakładowym | Liczba głosów | Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZA |
|-------------------------|-------------------|---|-------------------|---|
| PKP S.A.(1) | 22 411 844 | 51,71% | 22 411 844 | 51,71% |
| ING OFE (2) | 2 860 827 | 6,60% | 2 860 827 | 6,60% |
| EBOiR (3) | 2 286 008 | 5,27% | 2 286 008 | 5,27% |
| AMPLICO OFE (4) | 2 195 842 | 5,07% | 2 195 842 | 5,07% |
| Pozostali akcjonariusze | 13 583 494 | 31,34% | 13 583 494 | 31,34% |
| Razem | 43 338 015 | 100,00% | 43 338 015 | 100,00% |

(1) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 31.10.2013 r.

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 08.11.2013 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 05.11.2013 r.

(4) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 02.01.2014 r.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 30 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 13 listopada 2014 r. oraz na dzień 31 grudnia 2014 r.

| Akcjonariusz | Liczba akcji | Procentowy udział w kapitale zakładowym | Liczba głosów | Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZA |
|-------------------------|-------------------|---|-------------------|---|
| PKP S.A.(1) | 14 784 194 | 33,01% | 14 784 194 | 33,01% |
| ING OFE (2) | 4 738 369 | 10,58% | 4 738 369 | 10,58% |
| Morgan Stanley (3) | 2 380 008 | 5,31% | 2 380 008 | 5,31% |
| AVIVA OFE (4) | 2 338 371 | 5,22% | 2 338 371 | 5,22% |
| EBOiR (5) | 2 286 008 | 5,10% | 2 286 008 | 5,10% |
| Pozostali akcjonariusze | 18 259 967 | 40,78% | 18 259 967 | 40,78% |
| Razem | 44 786 917 | 100,00% | 44 786 917 | 100,00% |

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

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 30.06.2014 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 18.06.2014 r.

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

(5) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 05.11.2013 r.

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 17 lutego 2015 r. Zarząd Spółki otrzymał zawiadomienie przesłane przez Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju informujące, iż w wyniku zbycia akcji Spółki w transakcji pakietowej zawartej na GPW w Warszawie w dniu 11 lutego 2015 r., rozliczonej w dniu 13 lutego 2015 r., EBOiR zmniejszył swój udział poniżej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Spółki. Po transakcji EBOiR nie posiada żadnych akcji Spółki.

Tabela 31 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień przekazania niniejszego raportu

| Akcjonariusz | Liczba akcji | Procentowy udział w kapitale zakładowym | Liczba głosów | Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZA |
|-------------------------|-------------------|---|-------------------|---|
| PKP S.A.(1) | 14 784 194 | 33,01% | 14 784 194 | 33,01% |
| ING OFE (2) | 4 738 369 | 10,58% | 4 738 369 | 10,58% |
| Morgan Stanley (3) | 2 380 008 | 5,31% | 2 380 008 | 5,31% |
| Aviva OFE (4) | 2 338 371 | 5,22% | 2 338 371 | 5,22% |
| Pozostali akcjonariusze | 20 545 975 | 45,88% | 20 545 975 | 45,88% |
| Razem | 44 786 917 | 100,00% | 44 786 917 | 100,00% |

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

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 30.06.2014 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przesłanym przez akcjonariusza w dniu 18.06.2014 r.

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

Źródło: Opracowanie własne

6.5. Posiadacze papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnień

Papiery wartościowe PKP CARGO S.A. nie dają żadnemu z akcjonariuszy specjalnych uprawnień kontrolnych.

6.6. Ograniczenia odnośnie do wykonywania prawa głosu

Prawo do udziału w Walnym Zgromadzeniu oraz prawo głosu

Akcjonariusz wykonuje prawo głosu na Walnych Zgromadzeniach. Zgodnie z Kodeksem Spółek Handlowych. Akcjonariusze Spółki mogą uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu oraz wykonywać prawo głosu osobiście lub przez pełnomocnika. Akcjonariusz Spółki zamierzający uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu za pośrednictwem pełnomocnika musi udzielić pełnomocnikowi pełnomocnictwa na piśmie lub w postaci elektronicznej. Formularz zawierający wzór pełnomocnictwa Spółka zamieszcza w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Ponadto o udzieleniu pełnomocnictwa w postaci elektronicznej należy zawiadomić Spółkę przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej wskazanych w ogłoszeniu o zwołaniu Walnego Zgromadzenia. Spółka podejmuje odpowiednie działania służące identyfikacji akcjonariusza Spółki i pełnomocnika w celu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej. Szczegółowy opis sposobu weryfikacji ważności pełnomocnictwa udzielonego w postaci elektronicznej zawiera treść ogłoszenia o zwołaniu Walnego Zgromadzenia.

Akcjonariusz Spółki posiadający Akcje zapisane na więcej niż jednym rachunku papierów wartościowych może ustanowić oddzielnych pełnomocników do wykonywania praw z Akcji zapisanych na każdym z rachunków.

Jeżeli pełnomocnikiem akcjonariusza Spółki na Walnym Zgromadzeniu jest członek Zarządu, członek Rady Nadzorczej, likwidator, pracownik Spółki lub członek organów lub pracownik spółki lub spółdzielni zależnej Spółki, pełnomocnictwo może upoważniać do reprezentacji tylko na jednym Walnym Zgromadzeniu. Pełnomocnik ma obowiązek ujawnić akcjonariuszowi Spółki okoliczności wskazujące na istnienie bądź możliwość wystąpienia konfliktu interesów. W takim przypadku udzielenie dalszego pełnomocnictwa jest niedopuszczalne. Pełnomocnik, o którym mowa powyżej, głosuje zgodnie z instrukcjami udzielonymi przez akcjonariusza Spółki.

Zgodnie z § 11 ust. 2 Statutu, każda Akcja uprawnia do jednego głosu na Walnym Zgromadzeniu. Statut ogranicza prawa głosu akcjonariuszy (działających indywidualnie lub łącznie, jako akcjonariusze będący podmiotami dominującymi albo zależnymi) dysponujących powyżej 10% ogółu głosów na Walnym Zgromadzeniu i zakazuje wykonywania przez takich akcjonariuszy ponad 10% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, przy czym powyższe ograniczenie nie dotyczy akcjonariuszy, którzy w dniu powzięcia uchwały Walnego Zgromadzenia wprowadzającego takie ograniczenie są uprawnieni do wykonywania prawa głosu (także jako użytkownik) z akcji reprezentujących więcej niż 10% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce, a także jakiegokolwiek innego podmiotu, który nabędzie akcje Spółki przysługujące akcjonariuszom, o których mowa powyżej, w związku z ich likwidacją.

Zgodnie z postanowieniami Statutu, ograniczenie prawa głosu akcjonariuszy reprezentujących ponad 10% ogółu głosów w Spółce nie wygasa po zbyciu wszystkich Akcji przez PKP S.A., który nie jest objęty wspomnianym ograniczeniem. W konsekwencji ograniczenie prawa głosu potencjalnie utrudnia uzyskanie kontroli nad Spółką przez jednego inwestora nawet, jeśli udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki spadnie do zera.

Akcjonariusz Spółki nie może ani osobiście, ani przez pełnomocnika, ani jako pełnomocnik innej osoby, głosować przy powzięciu uchwał dotyczących jego odpowiedzialności wobec Spółki z jakiegokolwiek tytułu, w tym udzielenia absolutorium, zwolnienia

z zobowiązania wobec Spółki oraz sporu pomiędzy nim a Spółką. Ograniczenie powyższe nie dotyczy głosowania przez akcjonariusza Spółki, jako pełnomocnika innego akcjonariusza przy powzięciu uchwał dotyczących swojej osoby, o których mowa powyżej.

6.7. Ograniczenia dotyczące przenoszenia prawa własności papierów wartościowych PKP CARGO S.A.

Ustawowe ograniczenia zbywalności akcji

Ustawa o Ofercie Publicznej, Ustawa o Obrocie Instrumentami Finansowymi oraz Kodeks Spółek Handlowych przewidują, między innymi, następujące ograniczenia dotyczące swobodnej zbywalności akcji:

- obowiązek zawiadomienia KNF oraz Spółki ciąży na każdym, kto: (i) osiągnął lub przekroczył 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33¹/₃%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej; (ii) posiadał co najmniej 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33¹/₃%, 50%, 75% albo 90% ogólnej liczby głosów w tej spółce, a w wyniku zmniejszenia tego udziału osiągnął, odpowiednio, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33%, 33¹/₃%, 50%, 75% albo 90% lub mniej ogólnej liczby głosów; (iii) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 10% ogólnej liczby głosów o co najmniej 2% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej, której akcje są dopuszczone do obrotu na rynku oficjalnych notowań giełdowych (na Datę Prospektu takim rynkiem jest rynek podstawowy GPW); (iv) zmienił dotychczas posiadany udział ponad 33% ogólnej liczby głosów w spółce publicznej o co najmniej 1% ogólnej liczby głosów;
- obowiązek ogłoszenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż lub zamianę akcji w przypadku: (i) nabycia akcji uprawniających do wykonywania ponad 10% lub 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (ii) przekroczenia progu 33% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu, (iii) przekroczenia progu 66% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu;
- zakaz nabywania lub zbywania, na rachunek własny lub osoby trzeciej, instrumentów finansowych, w oparciu o informację poufną;
- zakaz nabywania lub zbywania instrumentów finansowych w czasie trwania okresu zamkniętego przez osoby określone w Ustawie o Obrocie Instrumentami Finansowymi;
- spółka dominująca, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 Kodeksu Spółek Handlowych, ma obowiązek zawiadomić spółkę zależną o powstaniu lub ustaniu stosunku dominacji w terminie dwóch tygodni od dnia powstania tego stosunku, pod rygorem zawieszenia wykonywania prawa głosu z akcji spółki dominującej reprezentujących więcej niż 33% kapitału zakładowego spółki zależnej.

Poza powyższym, nie występują inne ustawowe ograniczenia w zbywalności akcji Spółki.

Umowne ograniczenia zbywalności akcji

Umowne ograniczenie zbywalności akcji dotyczy akcji obejmowanych przez uprawnionych pracowników w związku z prawem przyznanym im w ramach PGP. Każdy uprawniony pracownik składając zapis na akcje zobowiązany był podpisać umowę ograniczenia zbywalności akcji na okres 2 lat od debiutu Spółki na GPW, czyli do 30 października 2015 r. Złożony zapis bez podpisania ww. umowy zostałby uznany za nieważny, a uprawniony pracownik utraciłby prawo do premii prywatyzacyjnej, a zatem i akcji. Zbycie lub obciążenie akcji lub jakichkolwiek praw do akcji przed dniem 30 października 2015 r. będzie bezskuteczne wobec Spółki, może narazić pracownika na odpowiedzialność odszkodowawczą.

Zgodnie z warunkową umową o gwarantowanie zapisów Inwestorów Instytucjonalnych na zasadach subemisji inwestycyjnej w ofercie publicznej akcji PKP CARGO S.A. (Underwriting Agreement, zwanej dalej: „Umowa o Gwarantowanie Oferty”) zawartą w dniu 8 października 2013 r. pomiędzy PKP S.A. i PKP CARGO S.A. a następującymi podmiotami:

1. Goldman Sachs International,
2. Morgan Stanley & Co. International plc,
3. Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. (działającym również poprzez swój oddział: Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. Oddział – Dom Maklerski PKO Banku Polskiego w Warszawie),
4. Dom Inwestycyjny Investors S.A.,
5. IPOPEMA Securities S.A.,
6. Mercurius Dom Maklerski Sp. z o.o.,
7. Raiffeisen Centrobank AG,
8. UniCredit Bank AG, London Branch,
9. UniCredit Bank Austria AG,
10. UniCredit CAIB Poland S.A.,

zwanymi łącznie „Menadżerami oferty” Spółka oraz PKP S.A. podlegali umownemu ograniczeniu zbywalności akcji oraz emisji akcji, to jest:

1. PKP S.A. zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW nie dokona bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (której wydanie nie będzie bezzasadnie wstrzymywane ani opóźniane) żadnych innych transakcji, które mogłyby skutkować emisją, ofertą dotyczącą sprzedaży lub emisji, sprzedażą lub rozporządzeniem papierami wartościowymi Spółki podobnymi do papierów wartościowych będących przedmiotem Oferty. Ograniczenie, o którym mowa powyżej, nie dotyczy zbywania akcji przez PKP S.A. w odpowiedzi na wezwanie do zapisywania się na zamianę lub sprzedaż akcji Spółki, na rzecz inwestora strategicznego, po cenie nie niższej niż w Ofercie.
2. Spółka zobowiązała się wobec Menedżerów Oferty, że od dnia zawarcia Umowy o Gwarantowanie Oferty do zakończenia okresu 180 dni od daty pierwszego notowania akcji Spółki na GPW nie dokona bez pisemnej zgody Globalnych Koordynatorów (której wydanie nie będzie bezzasadnie wstrzymywane ani opóźniane) żadnych innych transakcji, które mogłyby skutkować emisją, ofertą dotyczącą sprzedaży lub emisji, sprzedażą lub rozporządzeniem papierami wartościowymi Spółki podobnymi do papierów wartościowych będących przedmiotem Oferty.

6.8. Zasady powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień

Powoływanie Członków Zarządu

W skład Zarządu wchodzi od jednego do pięciu członków, w tym Prezes Zarządu. Członkowie Zarządu powoływani są na wspólną trzyletnią kadencję. Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu powołuje Rada Nadzorcza na zasadach określonych w Statucie Spółki oraz w Regulaminie powoływania Członków Zarządu Spółki.

Powołanie Członków Zarządu następuje po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego wyłącznie spośród kandydatów biorących udział w postępowaniu kwalifikacyjnym, którzy uzyskali pozytywną opinię doradcy rekrutacyjnego. Postępowanie kwalifikacyjne na Członka Zarządu przygotowuje i organizuje profesjonalna firma doradztwa personalnego wybrana uchwałą Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. W procedurze powoływania Członków Zarządu uczestniczy Komitet ds. Nominacji, który sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowisko Członka Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu.

Rada Nadzorcza dokonuje również wyboru jednego Członka Zarządu spośród kandydatów przedstawionych przez pracowników Spółki. Niniejsze uprawnienie przysługuje w związku z art. 4 ust. 4 Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP oraz postanowieniami PGP Kandydat powinien posiadać wyższe wykształcenie, co najmniej 5 letni staż pracy w Grupie PKP oraz być niekarany. Regulamin przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników w Zarządzie przyjmuje Rada Nadzorcza. Niepowołanie przedstawiciela pracowników do Zarządu nie stanowi przeszkody dla powołania Zarządu i skutecznego podejmowania przez niego uchwał.

W przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazywania kandydatów na Prezesa Zarządu. Uprawnienie osobiste wykonuje się w drodze doręczenia Przewodniczącemu Rady Nadzorczej pisemnego oświadczenia.

Mandaty Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu wygasają z dniem odbycia Walnego Zgromadzenia, zatwierdzającego sprawozdanie finansowe i sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki za ostatni pełny rok obrotowy kadencji. Prezes Zarządu i pozostali Członkowie Zarządu mogą złożyć pisemną rezygnację z pełnionej funkcji, składając ją Spółce i przekazując do wiadomości Rady Nadzorczej.

Zgodnie z § 18 oraz § 25 ust. 3 pkt 2 Statutu za zgodą Rady Nadzorczej, na zasadach przewidzianych w przepisach Kodeksu spółek handlowych, Zarząd PKP CARGO S.A. jest uprawniony do wypłaty akcjonariuszom zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego.

Osoby zarządzające nie posiadają uprawnień w zakresie podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji.

6.9. Zasady zmiany statutu lub umowy spółki PKP CARGO S.A.

Zmiana Statutu wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej bezwzględną większością głosów. Ponadto podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 14 ust. 6, § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących trzy czwarte kapitału zakładowego Spółki.

Zmiany Statutu następują pod warunkiem ich zatwierdzenia przez Walne Zgromadzenie i ich zarejestrowania przez właściwy sąd. Rada Nadzorcza na podstawie §25 ust. 3 pkt 11 upoważniona jest po uprawomocnieniu się postanowienia sądu o rejestracji zmian Statutu Spółki, do ustalenia jednolitego tekstu Statutu Spółki.

Zmiany wprowadzone do Statutu w 2014 r.:

W dniu 30 lipca 2014 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę nr 6/2014 w sprawie zmian Statutu Spółki. Zmiany zawarte w uchwale dotyczyły dodania zakresu przedmiotu działalności Spółki oraz zmiany w kompetencjach Rady Nadzorczej. Wprowadzone zmiany zostały zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy. Na podstawie § 25 ust. 3 pkt 11 Statutu PKP CARGO S.A. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. przyjęła tekst jednolity Statutu PKP CARGO S.A. Uchwałą Nr 1354/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 28 sierpnia 2014 .

6.10. Sposób działania walnego zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania

Walne Zgromadzenie Spółki działa na podstawie KSH, Statutu Spółki (w szczególności §10-§13) oraz Regulaminu Walnego Zgromadzenia. Akcjonariusze mają prawo uczestniczyć i wykonywać na Walnym Zgromadzeniu prawo głosu osobiście lub przez swojego pełnomocnika.

Walne Zgromadzenie jest ważne bez względu na liczbę reprezentowanych na nim akcji.

Uchwały Walnego Zgromadzenia są podejmowane bezwzględną większością głosów za wyjątkiem uchwał, do podjęcia których przepisy KSH lub postanowienia Statutu przewidują surowsze wymogi dla powzięcia danej uchwały, przy czym podjęcie uchwały w przedmiocie zmiany § 14 ust. 6, § 26 ust. 3 lub 4 oraz § 27 ust. 7 Statutu wymaga Uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących trzy czwarte kapitału zakładowego Spółki.

Głosowanie na Walnym Zgromadzeniu jest jawne. Tajne głosowanie zarządza się przy wyborach oraz nad wnioskami o odwołanie członków organów Spółki lub likwidatorów Spółki, bądź o pociągnięcie ich do odpowiedzialności, jak również w innych sprawach osobowych. Poza tym należy zarządzić tajne głosowanie na żądanie choćby jednego z akcjonariuszy obecnych lub reprezentowanych na Walnym Zgromadzeniu.

Zgodnie z Regulaminem Walnego Zgromadzenia głosowania jawne i tajne mogą być przeprowadzone przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych, za zgodą Walnego Zgromadzenia. Walne Zgromadzenie może podjąć uchwałę o uchyleniu tajności głosowania w sprawach dotyczących wyboru komisji powoływanej przez Walne Zgromadzenie.

Obrady Walnego Zgromadzenia prowadzi Przewodniczący i czuwa nad jego sprawnym przebiegiem zgodnie z przyjętym porządkiem obrad. Przewodniczący może rozstrzygać sprawy porządkowe. Bez zgody Walnego Zgromadzenia nie może usuwać i zmieniać kolejności spraw zamieszczonych w przyjętym porządku obrad.

Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. otwiera Przewodniczący Walnego Zgromadzenia wyznaczony przez Zarząd. Jeśli Prezes Zarządu nie wskaże Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia obrad stosuje się przepisy art. 409 §1 KSH, po czym spośród osób uprawnionych do uczestnictwa w Walnym Zgromadzeniu wybiera się Przewodniczącego zgromadzenia. Wybór Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia odbywa się bezwzględną większością głosów oddanych w głosowaniu tajnym.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie może zostać zwołane przez akcjonariusza, którego udział w ogólnej liczbie głosów w Spółce przekracza 33%. W takim przypadku akcjonariusz zwołujący Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie wyznacza Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia.

Walne Zgromadzenie uchwała Regulamin Walnego Zgromadzenia określający szczegółowo tryb prowadzenia obrad. Projekt Regulaminu Walnego Zgromadzenia przedstawia Zarząd Spółki. Dopuszcza się udział w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, o ile w ogłoszeniu o danym Walnym Zgromadzeniu zostanie podana informacja o istnieniu takiej możliwości.

6.11. Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących PKP CARGO S.A. oraz ich komitetów**ZARZĄD SPÓŁKI**

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, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.)
- 3) Statutu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 1354/V/2014 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 28 sierpnia 2014 r.
- 4) Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 428/2014 r. Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 20 listopada 2014 r.
- 5) innych przepisów wewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

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

Sposób funkcjonowania Zarządu

Szczegółowy tryb działania Zarządu opisany jest w Regulaminie Zarządu. Regulamin ten uchwała Zarząd i zatwierdza Rada Nadzorcza Spółki. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Zarządu, Zarząd podejmuje decyzje w formie uchwał. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu i mogą być podejmowane, tylko jeśli wszyscy członkowie Zarządu zostali prawidłowo zawiadomieni o posiedzeniu Zarządu. Zgodnie z Regulaminem, w przypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami wstrzymującymi się, głos decydujący posiada Prezes Zarządu. Posiedzenia Zarządu odbywają się co najmniej raz w tygodniu. W szczególnie uzasadnionych przypadkach posiedzenia Zarządu mogą odbywać się w terminie późniejszym, przy czym nie później niż w ciągu 14 dni od daty poprzedniego posiedzenia.

Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w wypadku konfliktu interesów pomiędzy Spółką i członkiem Zarządu, małżonkiem, krewnym lub powinowatym (do drugiego stopnia) lub inną osobą, z którą członek Zarządu jest osobiście powiązany, członek Zarządu powinien niezwłocznie poinformować o takim konflikcie pozostałych Członków Zarządu, a w przypadku Prezesa Zarządu również Radę Nadzorczą Spółki oraz powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad podjęciem uchwały w sprawie, w której zaistniał konflikt interesów, i może zażądać, aby zostało to zapisane w protokole posiedzenia Zarządu.

Tabela 32 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. za okres od 1 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu

| Nazwisko i imię | Pełniona funkcja | Okres pełnienia funkcji | |
|------------------|---|-------------------------|-------------------------------|
| | | od | do |
| Adam Purwin | Członek Zarządu ds. Finansowych | 25.02.2013 r. | 5.02.2014 r. |
| | p.o. Prezesa Zarządu | 18.11.2013 r. | 5.02.2014 r. |
| | Prezes Zarządu | 6.02.2014 r. | nadal |
| Sylwester Sigiel | Członek Zarządu ds. Handlowych | 13.03.2013 r. | 23.04.2014 r. (rezygnacja) |
| Wojciech Derda | Członek Zarządu ds. Operacyjnych | 24.04.2014 r. | nadal |
| Jacek Neska | Członek Zarządu ds. Handlowych | 24.04.2014 r. | nadal |
| Dariusz Browarek | Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników w Zarządzie Spółki | 24.04.2014 r. | nadal |
| Łukasz Hadyś | Członek Zarządu ds. Finansowych | 12.05.2014 r. | nadal |

Źródło: Opracowanie własne.



Adam Purwin – Prezes Zarządu

Ukończył prawo na Uniwersytecie w Białymstoku. Przez ponad 15 lat zdobywał doświadczenie w największych instytucjach finansowych w Polsce, prowadząc projekty z zakresu bankowości korporacyjnej, finansowania czołowych przedsiębiorstw w kraju i w regionie Europy Środkowo-Wschodniej oraz przygotowując transakcje fuzji i przejęć. Karierę zawodową rozpoczynał w BRE Banku i Banku Pekao SA, a kontynuował w PKO BP – największym polskim banku, gdzie zajmował się realizacją projektów inwestycyjnych i nadzorował grupę kapitałową. W Banku Gospodarstwa Krajowego budował kompetencje w zakresie finansowania strukturyzowanego i wspierania polskiego eksportu. Prowadził także projekty dla międzynarodowych instytucji z obszaru bankowości inwestycyjnej.

W 2012 r. objął stanowisko Dyrektora Zarządzającego w PKP S.A., gdzie odpowiadał za procesy prywatyzacyjne i nadzór właścicielski nad kilkudziesięcioma spółkami Grupy PKP. Pilotował wdrożenie ładu korporacyjnego i nowoczesnych metod zarządzania spółkami zależnymi, wyznaczając strategię działania i cele dla poszczególnych zarządów. Przygotował strategię prywatyzacji PKP CARGO S.A. oraz proces prywatyzacji Polskich Kolei Linowych. W lutym 2013 r. objął stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., gdzie również jako szef zespołu IPO w ciągu 9 miesięcy przygotował spółkę do oferty publicznej, zakończonej debiutem giełdowym w październiku 2013 r. Oferta publiczna była jedną z największych w ostatnich latach i wyniosła 1,4 mld zł. Od listopada pełnił obowiązki Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., a 6 lutego został wybrany w drodze konkursu przez Radę Nadzorczą na Prezesa Spółki PKP CARGO S.A.



Jacek Neska – Członek Zarządu ds. Handlowych

Doświadczony menadżer, specjalizujący się w zarządzaniu dużymi organizacjami. Od 20 lat pracuje w polskich i międzynarodowych podmiotach gospodarczych, realizując na ich potrzeby projekty polegające, między innymi, na budowaniu efektywnych struktur organizacyjnych oraz projektowaniu i wdrażaniu strategii handlowej. Doświadczenie zawodowe zdobywał jako menadżer międzynarodowej firmy konsultingowej Arthur Andersen, gdzie koordynował szereg projektów w segmencie transportowym, telekomunikacyjnym i energetycznym. Za jeden z najbardziej istotnych projektów realizowanych przez niego w tym okresie uważa proces przekształcenia PKP z przedsiębiorstwa państwowego w spółkę akcyjną oraz budowę Grupy Kapitałowej PKP. Pracował także dla funduszy typu private equity takich jak Innova Capital oraz Enterprise Investors, gdzie pełnił funkcje zarządcze w ich spółkach portfelowych.

W latach 2006-2012 był Prezesem Zarządu Spółki Lotos Oil S.A., największego producenta olejów i środków smarnych w Polsce. Równolegle do tej funkcji w latach 2008-2009 pełnił funkcję Pełnomocnika Dyrektora Generalnego ds. Handlu Grupy Lotos, sprawując nadzór nad wszystkimi obszarami działalności handlowej oraz logistycznej grupy, budując efektywne struktury sprzedażowe. Od grudnia 2013 r. Jacek Neska jest związany z PKP CARGO S.A., gdzie odpowiada za optymalizację procesu sprzedaży i poszerzanie bazy klientów. 24 kwietnia 2014 r. został wybrany w wyniku postępowania konkursowego przez Radę Nadzorczą na Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.



Wojciech Derda - Członek Zarządu ds. Operacyjnych

Dynamiczny i kompetentny menadżer, który doświadczenia zdobywał w Ernst & Young i w strukturach Grupy PKP. Od początku swojej kariery zawodowej zajmował się szeroko rozumianymi procesami optymalizacyjnymi, ściśle połączonymi z finansowymi aspektami funkcjonowania przedsiębiorstw. Przez ponad 10 lat pracy przygotowywał i wdrażał procesy optymalizacji dla największych polskich i międzynarodowych przedsiębiorstw. Odpowiadał za budowę systemów informacji zarządczej, modeli finansowych wspierających procesy decyzyjne i projektowanie nowych struktur organizacyjnych.

W 2012 r. przeszedł do PKP S.A., gdzie pełnił funkcję Dyrektora Zarządzającego ds. Operacyjnych i Kontrolingu. W ramach swoich obowiązków zrealizował z powodzeniem projekty zmiany struktury organizacyjnej, budowy Grupy Zakupowej PKP, którą następnie kierował oraz centralizację procesów kontrolingowych, finansowo-księgowych, kadrowych i windykacyjnych. Od grudnia 2013 r. pracował w PKP CARGO S.A. na stanowisku Dyrektora Zarządzającego ds. Operacyjnych. 24 kwietnia 2014 r. został wybrany w wyniku postępowania konkursowego przez Radę Nadzorczą na Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A.



Łukasz Hadyś - Członek Zarządu ds. Finansowych

Biegły rewident, absolwent Akademii Ekonomicznej w Krakowie na kierunkach informatyka i ekonometria oraz rachunkowość, a także Advanced Management Program na Akademii Leona Koźmińskiego. Swoją karierę zawodową rozpoczął w 2001 r. w dziale audytu firmy doradczej Ernst & Young, gdzie zajmował się prowadzeniem badań sprawozdań finansowych oraz doradztwem dla dużych polskich spółek i międzynarodowych koncernów.

W latach 2012-2014 pracował w grupie kapitałowej PGNiG, początkowo na stanowisku Członka Zarządu Karpackiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o., a od marca 2013 r. jako Członek Zarządu ds. Finansowych Polskiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o. W spółkach grupy PGNiG zajmował się zarządzaniem i nadzorem w obszarze zakupów, kontrolingu, księgowości, taryf, windykacji, finansów oraz majątku. Dodatkowo uczestniczył w konsolidacji działalności dystrybucyjnej, przygotowaniu strategii spółki oraz wdrożeniu modelu informacji zarządczej. W latach 2008-2012 Łukasz Hadyś piastował stanowisko Dyrektora Departamentu Finansów i Rachunkowości Tauron Dystrubucja S.A., gdzie odpowiadał za zarządzanie obszarem księgowości, finansów i kontrolingu, a także realizację projektów poprawy efektywności spółki i grupy kapitałowej.



Dariusz Browarek - Członek Zarządu, Przedstawiciel Pracowników

W 2004 r. ukończył Wydział Prawa i Administracji na Uniwersytecie Warmińsko-Mazurskim, a następnie podyplomowe studia z zakresu zarządzania zasobami ludzkimi na Politechnice Gdańskiej. Wcześniej ukończył Technikum Kolejowe w Olsztynie.

Od ponad 30 lat zajmuje się problematyką pracowniczą w branży kolejowej, jest aktywnym działaczem związkowym i społecznym. Z PKP CARGO S.A. związany od początku jej istnienia. Pracował w Lokomotywni Pozaklasowej w rodzinnym Olsztynie, następnie w Zakładzie Taboru CARGO w Olsztynie, a po reorganizacji w Północnym Zakładzie PKP CARGO S.A. w Gdyni, gdzie był zatrudniony na stanowisku inspektora spraw obronnych i ochrony informacji niejawnych. Przez wiele lat był przewodniczącym organizacji w macierzystym zakładzie pracy, należącej do Związku Zawodowego Kolejarzy RP w Gdańsku. Do kwietnia 2014 r. przez dwie kadencje z rządu pełnił funkcję wiceprzewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP. Odpowiadał też za funkcjonowanie spółki Centrum Szkolenia Federacji ZPP PKP. Także do kwietnia 2014 r. reprezentował interesy pracowników PKP w Radzie Inwestorów Funduszu Własności Pracowniczej PKP. Brał aktywny udział w negocjacjach z pracodawcami, w tym nad Paktami Gwarancji Socjalnych dla pracowników spółki PNI oraz Paktem Gwarancji Pracowniczych w PKP CARGO S.A. Od wielu lat opiniuje zmiany w ustawach związanych z transportem kolejowym, uczestnicząc w pracach Sejmowej Komisji Infrastruktury. 24 kwietnia 2014 r. został wybrany przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. na stanowisko Członka Zarządu, Przedstawiciela Pracowników. Wspiera Zarząd PKP CARGO S.A. w skutecznym dialogu ze stroną społeczną.

W dniu 6 lutego 2014 r. Rada Nadzorcza Spółki w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego powołała Pana Adama Purwina na stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

W dniu 17 lutego 2014 r. Pan Sylwester Sigiel złożył rezygnację z pełnionej funkcji Członka Zarządu ds. Handlowych, ze skutkiem na dzień podjęcia przez Radę Nadzorczą Spółki uchwały o powołaniu nowego Członka Zarządu ds. Handlowych.

W dniu 26 lutego 2014 r. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła uchwałę w sprawie wszczęcia postępowania kwalifikacyjnego na następujące stanowiska:

- Członek Zarządu ds. Finansowych,
- Członek Zarządu ds. Operacyjnych,
- Członek Zarządu ds. Handlowych,
- Członek Zarządu - przedstawiciel pracowników w Zarządzie PKP CARGO S.A.

Postępowanie kwalifikacyjne przeprowadzono na podstawie Regulaminu powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A. i Regulaminu przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz powoływania przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania.

Procedurę rekrutacyjną zakończono w kwietniu 2014 r. powołując w dniu 24.04.2014 r.: następujących Członków Zarządu:

- Pana Jacka Neskę – na stanowisko Członka Zarządu ds. Handlowych – okres pełnienia funkcji od dnia 24.04.2014 r.
- Pana Wojciecha Derda – na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych – okres pełnienia funkcji od dnia 24.04.2014 r.
- Pana Łukasza Hadysia – na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych – okres pełnienia funkcji od dnia 12.05.2014 r.
- Pana Dariusza Browarka – na stanowisko Członka Zarządu – Przedstawiciela Pracowników w Zarządzie – okres pełnienia funkcji od dnia 24.04.2014 r

Wewnętrzny podział zadań i pełnione funkcje przez członków Zarządu w 2014 r. przedstawiał się następująco:

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

- strategii biznesowej,
- bezpieczeństwa biznesowego i audytu wewnętrznego,

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

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

- zarządzania finansami,
- zakupów i sprzedaży majątku.

Do szczególnych kompetencji Członka Zarządu ds. Finansowych należy wypełnianie w imieniu PKP CARGO S.A. obowiązków wynikających z przepisów o rachunkowości, podatkach i ubezpieczeniach.

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

- polityki handlowej,
- sprzedaży usług przewozowych

- 4) Członek Zarządu ds. Operacyjnych – do zakresu działania Członka Zarządu ds. Operacyjnych należy nadzór nad zarządzaniem określonymi obszarami działania Spółki, zgodnie z kompetencjami ustalonymi odrębną uchwałą Zarządu

- kierowania przewozami,
- organizacji przewozów.

Ustanowione i odwołane prokury

W 2013 r. obowiązywały prokury łączne dla:

- Pana Ireneusza Wasilewskiego – Uchwała Nr 324/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 17.07.2012 r.,
- Pana Witolda Bawora – Uchwała Nr 325/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn.17.07.2012 r.
- Pana Grzegorza Kiczmachowskiego – Uchwała Nr 585/2013 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 05.12.2013 r.
- Pan Wojciecha Derdy – Uchwała Nr 586/2013 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 05.12.2013 r.

oraz w 2014 r. udzielono prokury łącznej dla:

- Pana Jacka Neski – Uchwała Nr 2/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 07.01.2014 r.
- Pana Arkadiusza Pokropskiego – Uchwała Zarządu Nr 170/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dn. 06.05.2014 r.

Z dniem 28 kwietnia 2014 r. Pan Dariusz Browarek – Członek Zarządu w trybie art. 371 § 5 KSH odwołał prokury udzielone Panu Jackowi Neska i Panu Wojciechowi Derda.

Z dniem 12 lutego 2015 r. Pan Jacek Neska – Członek Zarządu w trybie art. 371 § 5 KSH odwołał prokurę Panu Witoldowi Bawor.

Z dniem 6 marca 2015 r. Pan Łukasz Hadyś – Członek Zarządu w trybie art. 371 § 5 KSH odwołał prokurę Panu Grzegorzowi Kiczmachowskiemu.

RADA NADZORCZA

Zgodnie z przyjętym Statutem PKP CARGO S.A. (Uchwała nr 6/2014 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie z dnia 30 lipca 2014 r.) Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczący i Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej kadencji. Radę Nadzorczą powołuje i odwołuje WZA z zastrzeżeniem postanowień § 19 ust. 2 i 3 Statutu PKP CARGO S.A.

Do ważności uchwał Rady Nadzorczej jest wymagane zaproszenie na jej posiedzenie wszystkich i obecność co najmniej połowy jej członków, w tym Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają bezwzględną większością głosów. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami wstrzymującymi się decyduje głos Przewodniczącego Rady Nadzorczej.

Tabela 33 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres od 1 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu

| Lp. | Nazwisko i imię | Pełniona funkcja | Okres pełnienia funkcji | |
|-----|----------------------|--|--|---------------|
| | | | od | do |
| 1 | Jakub Karnowski | Przewodniczący Rady Nadzorczej | 24.05.2012 r. | nadal |
| 2 | Michał Karczyński | Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej | 01.02.2010 r.; 28.07.2011 r. (powołanie na Wiceprzewodniczącego); 24.05.2012 r. - na V kadencję; 24.10.2012 r. (powołanie na Wiceprzewodniczącego) | 25.04.2014 r. |
| 3 | Milena Pacia | Członek Rady Nadzorczej | 25.02.2013 r.; 26.05.2014 r. (powołanie na Wiceprzewodniczącego) | 27.06.2014 r. |
| 4 | Artur Kawaler | Członek Rady Nadzorczej | 16.08.2007; 24.05.2012 r. - na V kadencję | 29.07.2014 r. |
| 5 | Danuta Tyszkiewicz | Członek Rady Nadzorczej | 21.07.2011 r.; 24.05.2012 r. - na V kadencję | 25.04.2014 r. |
| 6 | Krzysztof Czarnota | Członek Rady Nadzorczej | 06.07.2006; 24.05.2012 r. - na V kadencję | nadal |
| 7 | Marek Podskalny | Członek Rady Nadzorczej | 06.07.2006; 24.05.2012 r. - na V kadencję | nadal |
| 8 | Kazimierz Jamrozik | Członek Rady Nadzorczej | 24.05.2012 r. | nadal |
| 9 | Konrad Anuszkiewicz | Członek Rady Nadzorczej | 13.12.2013 r. | nadal |
| 10 | Stanisław Knaflowski | Członek Rady Nadzorczej | 17.12.2013 r. | nadal |
| 11 | Paweł Ruka | Członek Rady Nadzorczej | 17.12.2013 r. | nadal |
| 12 | Jarosław Pawłowski | Członek Rady Nadzorczej | 26.04.2014 r. | 18.02.2015 r. |
| 13 | Łukasz Górnicki | Członek Rady Nadzorczej | 26.04.2014 r. | 24.10.2014 r. |
| 14 | Piotr Ciżkowicz | Członek Rady Nadzorczej / Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej | 29.07.2014 r. (powołanie na Wiceprzewodniczącego 31.07.2014 r.) | nadal |
| 15 | Jacek Leonkiewicz | Członek Rady Nadzorczej | 29.07.2014 r. | nadal |
| 16 | Sławomir Baniak | Członek Rady Nadzorczej | 24.11.2014 r. | nadal |
| 17 | Zbigniew Klepacki | Członek Rady Nadzorczej | 19.02.2015 r. | nadal |

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Komitet Audytu PKP CARGO S.A. powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A., w którego skład wchodzi trzech członków Rady Nadzorczej, w tym co najmniej dwóch Członków Rady spełniających kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. 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 wykonywania czynności rewizji finansowej, monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych, rekomendowanie Radzie Nadzorczej podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki etc.

Tabela 34 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres od 1 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu

| Lp. | Nazwisko i imię | Pełniona funkcja | Okres pełnienia funkcji | |
|-----|----------------------|-------------------------|-------------------------|------------|
| | | | od | do |
| 1 | Artur Kawaler | Przewodniczący Komitetu | 21.09.2012 | 06.02.2014 |
| 2 | Milena Pacia | Członek Komitetu | 26.02.2013 | 06.02.2014 |
| 3 | Paweł Ruka | Przewodniczący Komitetu | 06.02.2014 | nadal |
| 4 | Stanisław Knaflewski | Członek Komitetu | 06.02.2014 | nadal |
| 5 | Konrad Anuszkiewicz | Członek Komitetu | 06.02.2014 | nadal |

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. NOMINACJI

Komitet ds. Nominacji powołuje Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A., w którego 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. 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.

Tabela 35 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. za okres od 1 stycznia 2014 r. do dnia przekazania niniejszego raportu

| Lp. | Nazwisko i imię | Pełniona funkcja | Okres pełnienia funkcji | |
|-----|----------------------|-------------------------|-------------------------|---------------|
| | | | od | do |
| 1 | Stanisław Knaflewski | Przewodniczący Komitetu | 17.12.2013 r. | nadal |
| 2 | Jakub Karnowski | Członek Komitetu | 17.12.2013 r. | nadal |
| 3 | Milena Pacia | Członek Komitetu | 17.12.2013 r. | 27.06.2014 r. |
| 4 | Jacek Leonkiewicz | Członek Komitetu | 31.07.2014 r. | nadal |

Źródło: Opracowanie własne

Niniejszy Skonsolidowany Raport Roczny został autoryzowany przez Zarząd PKP CARGO S.A. w dniu 11 marca 2015 r.

Adam Purwin
Prezes Zarządu

Jacek Neska
Członek Zarządu

Łukasz Hadyś
Członek Zarządu

Wojciech Derda
Członek Zarządu

Dariusz Browarek
Członek Zarządu

O Ś W I A D C Z E N I E

**Zarządu PKP CARGO S.A. w sprawie zgodności Skonsolidowanego Sprawozdania
Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku
oraz sprawozdania Zarządu z działalności
Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy 2014**

Ja niżej podpisany oświadczam, że wedle mojej najlepszej wiedzy, Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2014 i dane porównywalne sporządzone zostały zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości, oraz że odzwierciedlają w sposób prawdziwy, rzetelny i jasny sytuację majątkową i finansową oraz wynik finansowy Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

Oświadczam ponadto, iż Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO w 2014 roku zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć oraz sytuacji Grupy Kapitałowej PKP CARGO, w tym opis podstawowych zagrożeń i ryzyka.

Zarząd Spółki

Adam Purwin
Prezes Zarządu

Jacek Neska
Członek Zarządu

Łukasz Hadyś
Członek Zarządu

Wojciech Derda
Członek Zarządu

Dariusz Browarek
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 11 marca 2015 roku

O Ś W I A D C Z E N I E

Zarządu PKP CARGO S.A. w sprawie wyboru podmiotu uprawnionego do badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2014

Ja niżej podpisany oświadczam, że podmiot uprawniony do badania rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego, dokonujący badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony dnia 31 grudnia 2014 roku, został wybrany zgodnie z przepisami prawa oraz że podmiot ten oraz biegli rewidenci dokonujący badania tego sprawozdania spełniali warunki do wydania bezstronnej i niezależnej opinii o badanym rocznym skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym, zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami zawodowymi.

Zarząd Spółki

Adam Purwin
Prezes Zarządu

Jacek Neska
Członek Zarządu

Łukasz Hadyś
Członek Zarządu

Wojciech Derda
Członek Zarządu

Dariusz Browarek
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 11 marca 2015 roku



W celu uzyskania dodatkowych informacji o PKP CARGO
prosimy o kontakt z Biurem Relacji Inwestorskich:

PKP CARGO S.A.
Biuro Relacji Inwestorskich
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

telefon: + 48 22 391- 47- 09
faks: + 48 22 474 - 29 - 53
e-mail: relacje.inwestorskie@pkp-cargo.eu

www.pkp-cargo.eu