

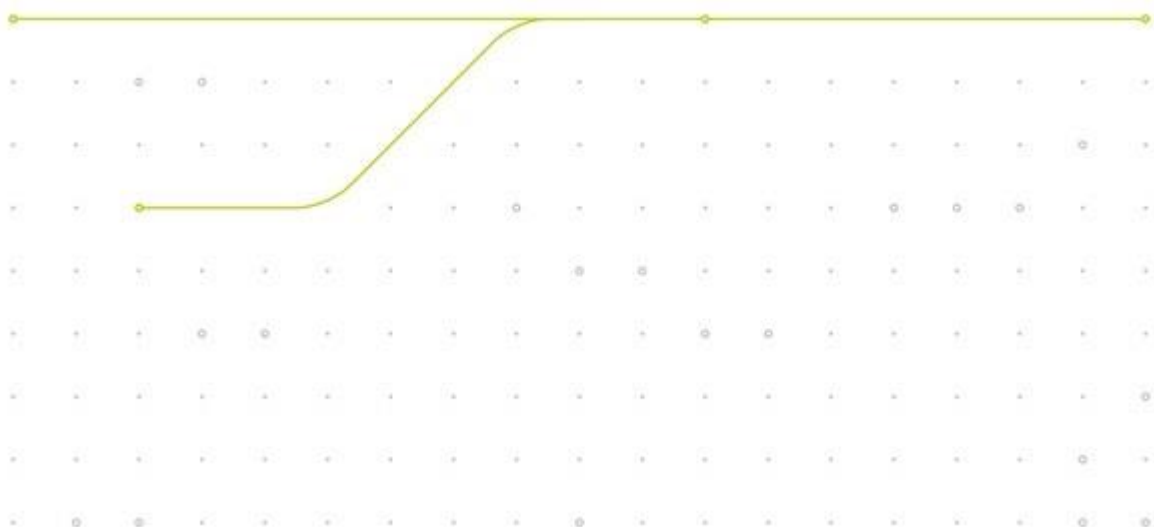


GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO

SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY

ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

- WYBRANE DANE FINANSOWE I POZOSTAŁE INFORMACJE



KOMISJA NADZORU FINANSOWEGO

Skonsolidowany raport kwartalny QSr III / 2013

kwartał/rok

(zgodnie z § 82 ust. 2 i § 83 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 19 lutego 2009 roku
– Dz. U. Nr 33, poz. 259, z późn. zm.)

**dla emitentów papierów wartościowych prowadzących działalność wytwórczą, budowlaną,
handlową lub usługową**

za trzy kwartały roku obrotowego 2013 obejmujący okres od **2013-01-01** do **2013-09-30**, zawierający skrócone skonsolidowane sprawozdanie finansowe według Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej w walucie polskiej (PLN) oraz skrócone sprawozdanie finansowe według Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej w walucie polskiej (PLN).

dnia 14 listopada 2013 r.
(data przekazania)

PKP CARGO S.A.

(pełna nazwa emitenta)

PKP CARGO S.A.

Usługi inne

(skrótowa nazwa emitenta)

(sektor wg klasyfikacji GPW w Warszawie)

02-021

Warszawa

(kod pocztowy)

(miejscowość)

Grójecka

17

(ulica)

(numer)

(+48 22) 391 46 67

(+48 22) 474 29 53

(telefon)

(fax)

relacje.inwestorskie@pkp-cargo.eu

www.pkp-cargo.eu

(e-mail)

(www)

954-23-81-960

277586360

(NIP)

(REGON)

Spis treści

WYBRANE DANE FINANSOWE	4
POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO	5
Podstawowa działalność	5
Opis organizacji Grupy kapitałowej	5
Struktura organizacyjna Spółki	5
Struktura Grupy kapitałowej	7
Skutki zmian w strukturze Spółki i Grupy Kapitałowej	10
Planowany podział Spółki	10
Reorganizacja Grupy kapitałowej	11
Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	11
Akcjonariusze posiadający co najmniej 5 % ogólnej liczby głosów	11
Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	12
Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	12
Wszczęte postępowania sądowe	12
Wszczęte postępowania administracyjne	13
Informacje o istotnych transakcjach z podmiotami powiązanymi zawarte na innych warunkach niż rynkowe	13
Informacja o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek	14
Inne informacje, na temat Grupy kapitałowej PKP CARGO istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań	14
Zrealizowane przewozy	14
Pozycja Grupy kapitałowej PKP CARGO na rynku przewozów w Polsce (wg danych UTK)	19
Sezonowość / cykliczności działalności	20
Usługi bocznikowe	20
Działalność przeładunkowa	21
Działalności utrzymaniowo – naprawcza w zakresie taboru kolejowego	21
Ilostan taboru	22
Nakłady inwestycyjne	23
Nieruchomości	24
Pracownicy	24
Krótki opis sytuacji finansowej na bazie wyników ujętych w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy kapitałowej	25
Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne	27
Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych	28
Wyplacone lub zadeklarowane dywidendy	29
Istotne zdarzenia mające miejsce w trakcie zakończonego okresu śródrocznego, mające znaczący wpływ na działalność Grupy kapitałowej	29
Istotne zdarzenia następujące po zakończeniu okresu śródrocznego, nieujęte w sprawozdaniu za dany okres śródroczny, mogące w znaczący sposób wpłynąć na przyszłe wyniki finansowe Grupy Kapitałowej	29
Czynniki, które w ocenie Emitenta będą miały wpływ na osiągnięte wyniki w perspektywie co najmniej kolejnego kwartału	30

WYBRANE DANE FINANSOWE

GRUPA PKP CARGO	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012
	w tys. zł		w tys. EUR	
Przychody z działalności operacyjnej	3 517 774	3 850 497	832 984	917 921
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	16 922	309 838	4 007	73 862
Zysk (strata) przed opodatkowaniem	2 825	331 410	669	79 005
Zysk netto	(4 780)	253 707	(1 132)	60 481
Całkowite dochody	(5 401)	255 924	(1 279)	61 010
Zysk na akcję	(0,11) zł	5,85 zł	(0,03) EUR	1,39 EUR
Zysk rozwodniony na akcję	(0,11) zł	5,85 zł	(0,03) EUR	1,39 EUR
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	459 754	530 339	108 867	126 428
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(224 588)	(451 299)	(53 181)	(107 585)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	(166 779)	(69 467)	(39 492)	(16 560)
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	68 387	9 573	16 194	2 282
	2013-09-30	2012-12-31	2013-09-30	2012-12-31
Aktywa trwałe	4 083 717	4 053 981	968 555	991 630
Aktywa obrotowe	1 614 243	1 569 788	382 858	383 980
Aktywa trwałe zaklasyfikowane, jako przeznaczone do sprzedaży	32 573	-	7 726	-
Kapitał zakładowy	2 166 901	2 889 200	513 934	706 717
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 362 852	3 142 594	797 584	768 699
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom mniejszościowym	70 509	72 078	16 723	17 631
Zobowiązania długoterminowe	1 226 143	1 383 172	290 810	338 333
Zobowiązania krótkoterminowe	1 071 029	1 025 925	254 021	250 948
Średnia ważona liczba akcji	43 338 004 szt.	43 338 000 szt.	43 338 004 szt.	43 338 000 szt.
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego	43 501 143 szt.	43 338 000 szt.	43 501 143 szt.	43 338 000 szt.

Źródło: Spółka

PKP CARGO S.A.	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012
	w tys. zł		w tys. EUR	
Przychody z działalności operacyjnej	3 133 153	3 424 011	741 908	816 251
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	11 683	287 301	2 767	68 490
Zysk (strata) przed opodatkowaniem	10 259	316 549	2 429	75 462
Zysk netto z działalności kontynuowanej	5 489	244 648	1 300	58 322
Zysk na akcję	0,13 zł	5,65 zł	0,03 EUR	1,35 EUR
Zysk rozwodniony na akcję	0,13 zł	5,65 zł	0,03 EUR	1,35 EUR
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	415 189	498 002	98 314	118 719
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(189 565)	(435 840)	(44 888)	(103 900)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	(140 722)	(57 265)	(33 322)	(13 651)
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	84 902	4 897	20 104	1 167
	2013-09-30	2012-12-31	2013-09-30	2012-12-31
Aktywa trwałe	3 921 168	3 895 392	930 002	952 838
Aktywa obrotowe	1 361 901	1 275 897	323 009	312 093
Aktywa trwałe zaklasyfikowane, jako przeznaczone do sprzedaży	30 809	-	7 307	-
Kapitał zakładowy	2 166 901	2 889 200	513 934	706 717
Kapitał własny	3 269 189	3 038 499	775 369	743 236
Zobowiązania długoterminowe	1 098 884	1 244 910	260 628	304 513
Zobowiązania krótkoterminowe	945 805	887 880	224 321	217 181
Średnia ważona liczba akcji	43 338 004 szt.	43 338 000 szt.	43 338 004 szt.	43 338 000 szt.
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego	43 501 143 szt.	43 338 000 szt.	43 501 143 szt.	43 338 000 szt.

Źródło: Spółka

W celu przeliczenia pozycji sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 30 września 2013 roku i 31 grudnia 2012 roku użyto średnich kursów wymiany złotego w stosunku do euro ustalonych przez Narodowy Bank Polski („NBP”) obowiązujących na ostatni dzień okresu sprawozdawczego (odpowiednio 4,2163 i 4,0882). Pozycje zestawienia całkowitych dochodów oraz rachunku przepływów pieniężnych za 9 miesięcy 2013 roku i 9 miesięcy 2012 roku przeliczono według kursu będącego średnią arytmetyczną ze średnich kursów NBP z ostatnich dni każdego miesiąca w okresie 9 miesięcy 2013 roku i 2012 roku (odpowiednio 4,2231 i 4,1948).

POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO

Podstawowa działalność

Wg danych Urzędu Transportu Kolejowego („UTK”), Grupa kapitałowa PKP CARGO¹ jest największym operatorem kolejowych przewozów towarowych w Polsce i drugim największym operatorem kolejowych przewozów towarowych w UE pod względem pracy przewozowej w 2012 roku (wg danych Eurostat). 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 i na Węgrzech.

Oprócz usługi transportu kolejowego towarów Grupa oferuje swoim klientom wymienione poniżej usługi dodatkowe związane z usługami kolejowych przewozów towarowych:

- usługi intermodalne;
- spedycja (krajowa i międzynarodowa);
- terminale (przeładunek i przechowywanie towarów na styku torów szeroko i normalnotorowych na wschodniej granicy Polski, a także w innych kluczowych lokalizacjach w Polsce);
- usługi bocznicowe.

Grupa zajmuje się także utrzymaniem i naprawami taboru.

Opis organizacji Grupy kapitałowej

Na dzień 30 września 2013 r. w skład Grupy wchodziło PKP CARGO S.A. oraz 22 spółki zależne, z czego 17 spółek zależnych bezpośrednio, a 5 spółek zależnych pośrednio. Spółki zależne zajmują się usługami spedycyjnymi, logistycznymi, usługami przeładunkowymi, naprawą taboru wagonowego i trakcyjnego oraz obsługą bocznic kolejowych.

Kwartalnym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym objętych było PKP CARGO S.A. oraz 17 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

1. PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.
2. PKP CARGO WAGON Sp. z o.o.
3. PKP CARGO WAGON-KRAKÓW Sp. z o.o.
4. PKP CARGO WAGON-TARNOWSKIE GÓRY Sp. z o.o.
5. PKP CARGO WAGON - JAWORZYNA ŚLĄSKA Sp. z o.o.
6. PKP CARGOWAG Sp. z o.o. (wcześniej spółka działała pod firmą: PKP CARGO WAGON - SZCZECIN Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie)
7. PKP CARGOLOK Sp. z o.o. (wcześniej spółka działała pod firmą: PKP CARGO TABOR - CZERWIEŃSK Sp. z o.o. z siedzibą w Czerwieńsku)
8. PKP CARGO TABOR - OSTRÓW WIELKOPOLSKI Sp. z o.o.
9. PKP CARGO TABOR - KARSZNICE Sp. z o.o.
10. PKP CARGO TABOR-POMORSKI Sp. z o.o.
11. PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.
12. PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o.
13. CARGOSPED Sp. z o.o.
14. Gorzów Wagony Sp. z o.o.
15. WAGREM Sp. z o.o.
16. Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o. (PS TRADE TRANS Sp. z o.o.)
17. CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o. (podmiot pośrednio zależny od PKP CARGO S.A.)

Pozostałe podmioty Grupy wyceniane są metodą praw własności.²

Na dzień publikacji Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego za trzy kwartały 2013 roku w skład Grupy wchodzi PKP CARGO S.A. oraz 14 Spółek Zależnych, z czego 9 spółek bezpośrednio zależnych od Spółki, a 5 spółek pośrednio zależnych. Ponadto w strukturze Grupy funkcjonuje spółka w organizacji pod nazwą CARGOTOR Sp. z o.o.

Struktura organizacyjna Spółki

Zarząd Spółki wykonuje swoje zadania przy pomocy podległych mu jednostek organizacyjnych oraz wchodzących w ich skład komórek organizacyjnych.

W strukturze organizacyjnej Spółki wyodrębnione zostały następujące jednostki organizacyjne:

¹ Za każdym razem, gdy w Skonsolidowanym Raporcie Kwartalnym za trzy kwartały 2013 roku będzie mowa o:

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

² Za wyjątkiem PKP CARGO CFL INTERNATIONAL S.A..

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

- Centrala Spółki, na którą składają się biura kierowane przez poszczególnych dyrektorów. Dyrektorzy nadzorowani są przez członków Zarządu.
- Dziesięć Zakładów wykonujących zadania Spółki na określonych obszarach kraju. Działalność zakładu zorganizowana jest w pionowy funkcjonalny zarządzany odpowiednio przez dyrektora zakładu i jego zastępców. Dyrektorzy zakładów podlegają Zarządowi.

Ponadto, w strukturze organizacyjnej Spółki funkcjonują stanowiska trzech dyrektorów zarządzających: Dyrektor Zarządzający – Pełnomocnik Zarządu ds. zarządzania zasobami i optymalizacji procesów nadzorujący Biuro Handlowe – Logistyka i Obsługa Klientów Regionalnych i Biuro Kierowania Przewozami, Dyrektor Zarządzający – Pełnomocnik Zarządu ds. międzynarodowych nadzorujący Biuro Spraw Międzynarodowych i Przewozów Specjalnych, oraz Dyrektor Zarządzający – Pełnomocnik Zarządu ds. utrzymania nadzorujący Biuro Taboru oraz Biuro Wsparcia Technicznego.

Centrala Spółki

Do podstawowych zadań centrali Spółki należy wspomaganie działalności Zarządu Spółki w obszarze zarządzania strategicznego i operacyjnego oraz prowadzenie spraw Spółki wobec klientów i kontrahentów, administracja i koordynacja procesu transportowego.

Biura centrali Spółki są jednostkami organizacyjnymi podległymi Prezesowi Zarządu bądź poszczególnym członkom Zarządu, prowadzącymi nadzór nad konkretnymi obszarami działalności biznesowej oraz jednostek organizacyjnych Spółki.

Zakłady

Podstawowymi zadaniami Zakładów jest organizacja i realizacja dostaw ładunków zgodnie z zawartymi umowami z wykorzystaniem kolejowego procesu przewozowego, przeładunku, magazynowania, przewozów przy użyciu środków innych przewoźników, obsługi trakcyjnej przewozów realizowanych przez Spółkę, wynajmu pojazdów trakcyjnych, naprawy taboru kolejowego własnego oraz świadczenie usług naprawczych, utrzymanie urządzeń technicznych i zaplecza warsztatowego oraz realizacja celów Spółki w zakresie marketingu i sprzedaży usług Grupy, w szczególności w zakresie sprzedaży na rzecz mniejszych klientów.

Zakładami kieruje 10 dyrektorów zakładów, którzy zarazem pełnią funkcję reprezentacyjną w kontaktach zewnętrznych. Dyrektorzy mają uprawnienia do dokonywania czynności prawnych w zakresie i na podstawie udzielonego im przez Zarząd pełnomocnictwa.

Planowane zmiany w strukturze organizacyjnej Spółki

Zgodnie z uchwałą Zarządu z dnia 18 września 2013 r. planowana jest zmiana struktury organizacyjnej Spółki. Liczba Zakładów może zostać w związku z tym zredukowana.

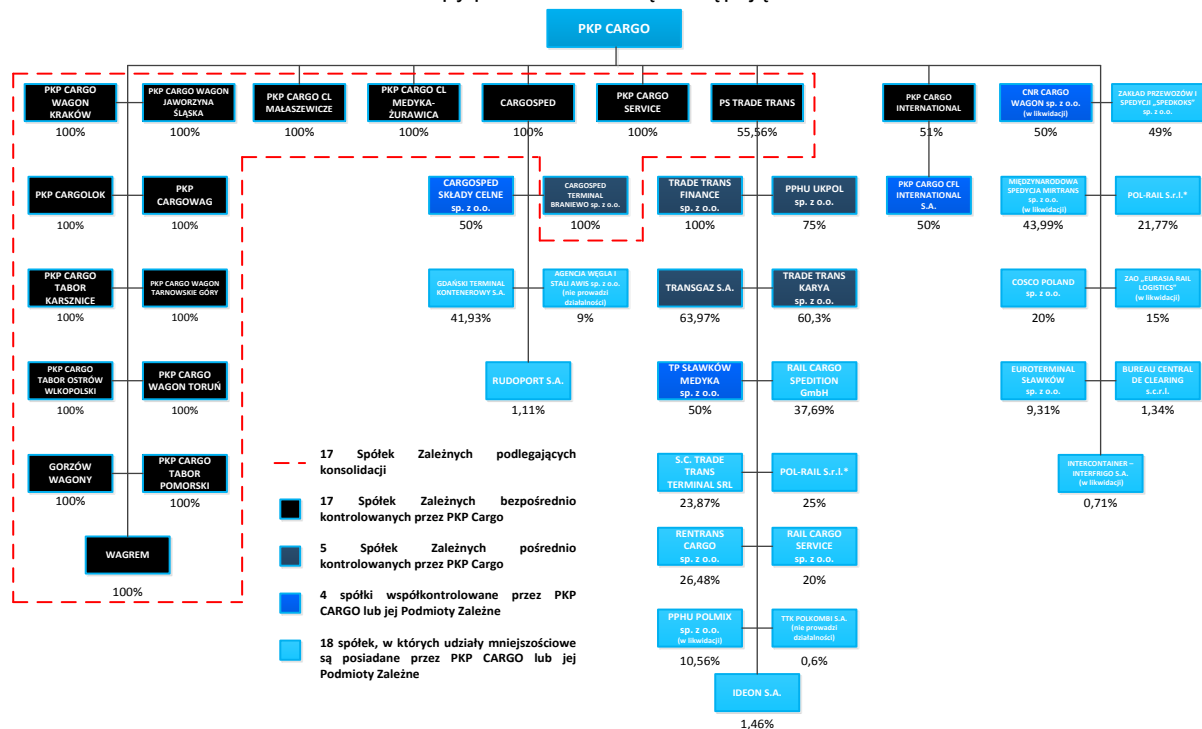
Przedstawicielstwa Spółki za granicą

Spółka nie posiada własnych przedstawicielstw za granicą, jednakże na podstawie umowy ramowej zawartej z PKP S.A. w sprawie reprezentowania Spółki w organizacjach międzynarodowych, w ramach przedstawicielstw PKP S.A. za granicą oraz współpracy w zakresie obsługi granicznej przewozów towarowych, Spółka jest reprezentowana za granicą przez przedstawicielstwa PKP S.A. Ponadto spółka zależna PS TRADE TRANS sp. z o.o. ma swoje przedstawicielstwo w Moskwie, z którego korzysta Spółka.

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

Struktura Grupy kapitałowej

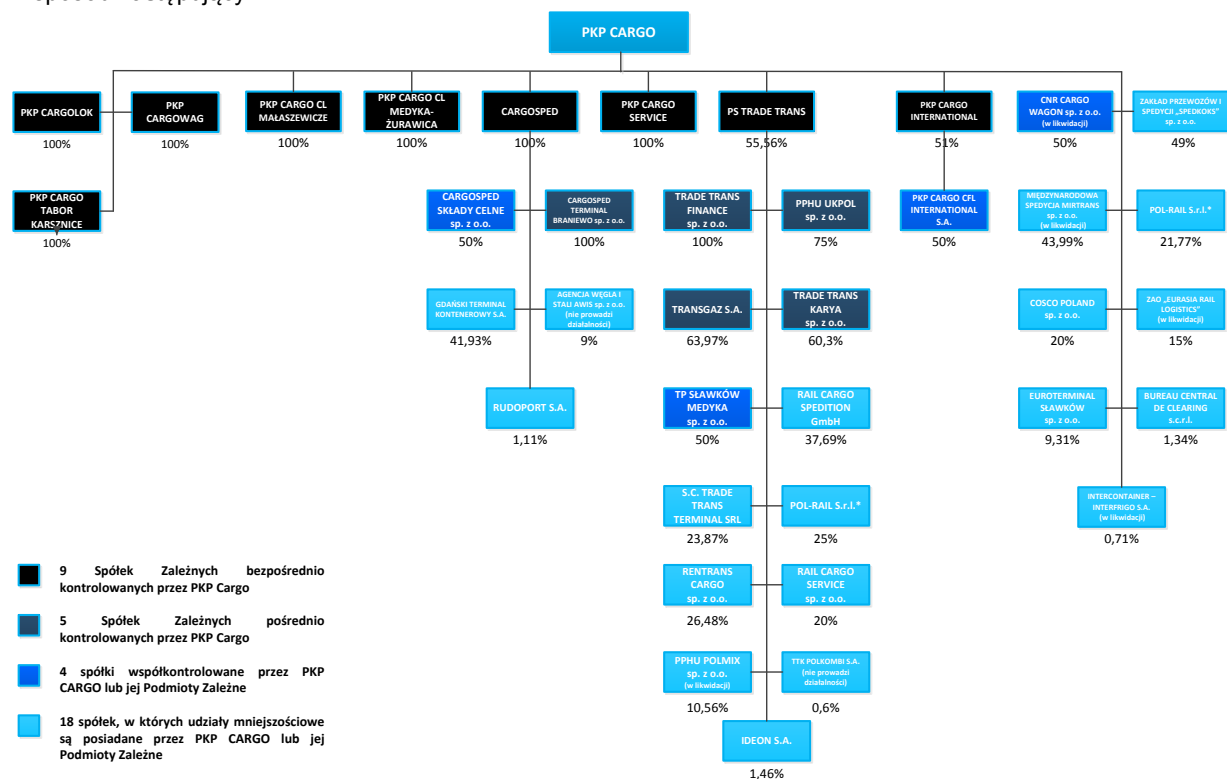
Na dzień 30 września 2013 r. struktura Grupy przedstawiała się następująco.



* Udział Grupy w Pol-Rail S.r.l. wynosi łącznie 46,77%, z czego PS TRADE TRANS Sp. z o.o. posiada 25% a Spółka posiada 21,77%. Dodatkowe 3,23% akcji jest własnością KTF VIAFER S.A. w likwidacji, spółki z Grupy PKP.

Źródło: Spółka

Z dniem 1 października 2013 r. nastąpiło połączenie spółek taborowych, w wyniku czego struktura Grupy przedstawia się w sposób następujący:

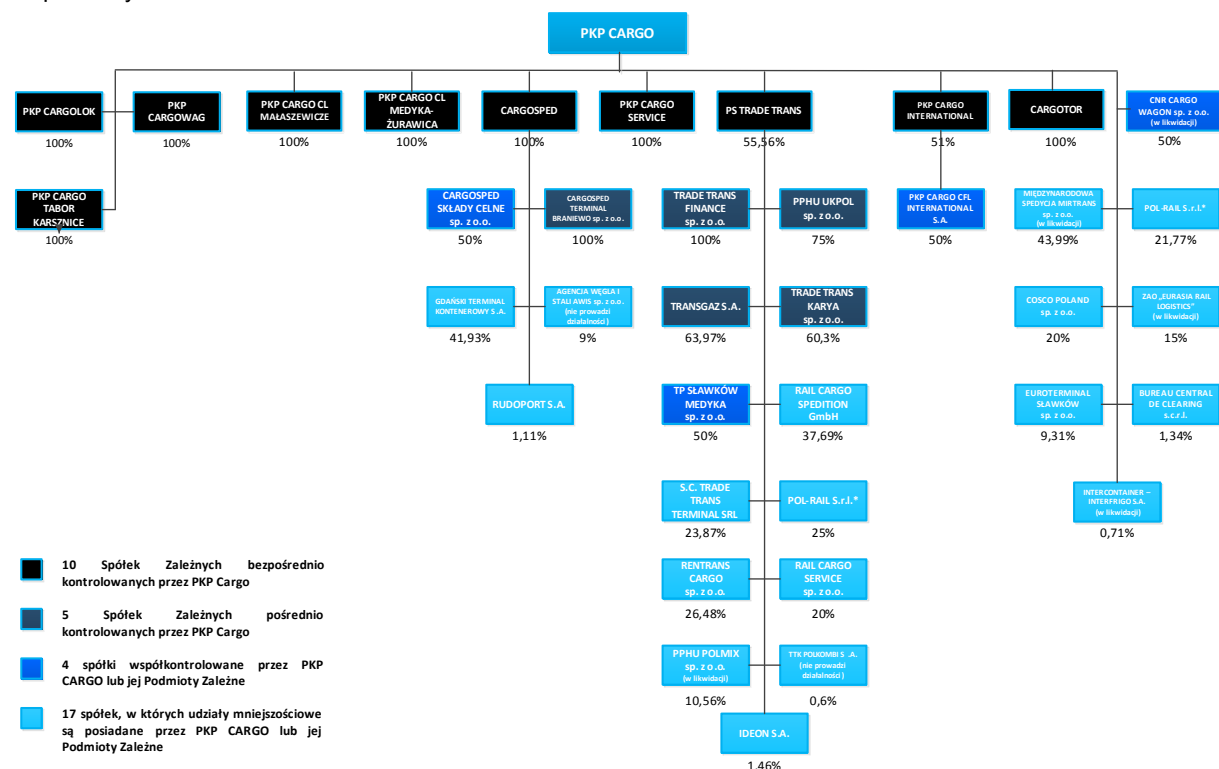


*jw.

Źródło: Spółka

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

Na dzień złożenia niniejszego Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego struktura Grupy kapitałowej została zobrazowana na poniższym schemacie:



*jw.

Źródło: Spółka

Poniżej przedstawiono informacje na temat podmiotów zależnych, współzależnych i stowarzyszonych oraz pozostałych podmiotów powiązanych z PKP CARGO S.A. wg. stanu na dzień 30 września 2013 r. ze wskazaniem wysokości ich kapitałów zakładowych oraz udziałów PKP CARGO S.A. lub spółek zależnych od PKP CARGO S.A. w kapitałach zakładowych tych podmiotów.

SPÓŁKI Z UDZIAŁEM PKP CARGO S.A.							
l.p.	NAZWA SPÓŁKI	stan na dzień 31.12.2012 r.		stan na dzień 30.06.2013r.		stan na dzień 30.09.2013 r.	
		KAP. ZAKŁ.	% UDZIAŁ PKP CARGO S.A.	KAP. ZAKŁ.	% UDZIAŁ PKP CARGO S.A.	KAP. ZAKŁ.	% UDZIAŁ PKP CARGO S.A.
SPÓŁKI ZALEŻNE, w których PKP CARGO S.A. posiada ponad 50% udziałów/akcji							
1.	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	30 827 000 zł	100%	30 827 000 zł	100%	30 827 000 zł	100%
2.	PKP CARGO WAGON Sp. z o.o.	7 265 000 zł	100%	7 265 000 zł	100%	7 265 000 zł	100%
3.	PKP CARGO WAGON-KRAKÓW Sp. z o.o.	5 320 000 zł	100%	5 320 000 zł	100%	5 320 000 zł	100%
4.	PKP CARGO WAGON-TARNOWSKIE GÓRY Sp. z o.o.	14 686 000 zł	100%	14 686 000 zł	100%	14 686 000 zł	100%
5.	PKP CARGO WAGON - JAWORZYNA ŚLĄSKA Sp. z o.o.	3 672 000 zł	100%	3 672 000 zł	100%	3 672 000 zł	100%
6.	PKP CARGOWAG Sp. z o.o.	7 572 000 zł	100%	7 572 000 zł	100%	7 572 000 zł	100%
7.	PKP CARGOLOK Sp. z o.o.	9 963 000 zł	100%	9 963 000 zł	100%	9 963 000 zł	100%
8.	PKP CARGO TABOR - OSTRÓW WIELKOPOLSKI Sp. z o.o.	8 175 000 zł	100%	8 175 000 zł	100%	8 175 000 zł	100%

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

9.	PKP CARGO TABOR - KARSZNICE Sp. z o.o.	16 450 000 zł	100%	16 450 000 zł	100%	16 450 000 zł	100%
10.	PKP CARGO TABOR-POMORSKI Sp. z o.o.	16 684 000 zł	100%	16 684 000 zł	100%	16 684 000 zł	100%
11.	PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	54 016 000 zł	100%	54 016 000 zł	100%	54 016 000 zł	100%
12.	PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA - ŻURAWICA Sp. z o.o.	11 675 000 zł	100%	11 675 000 zł	100%	11 675 000 zł	100%
13.	CARGOSPED Sp. z o.o.	12 969 000	100%	12 969 000	100%	12 969 000	100%
14.	Gorzów Wagony Sp. z o.o.	9 801 000 zł	100%	9 801 000 zł	100%	9 801 000 zł	100%
15.	WAGREM Sp. z o.o.	6 637 000 zł	100%	6 637 000 zł	100%	6 637 000 zł	100%
16.	Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS Sp. z o.o.	16 000 000 zł	55,56%	16 000 000 zł	55,56%	16 000 000 zł	55,56%
17.	PKP CARGO International a.s.	1 000 000 EUR	51%	1 000 000 EUR	51%	1 000 000 EUR	51%

SPÓŁKI POWIĄZANE, w których PKP CARGO S.A. posiada nie mniej niż 20% i nie więcej niż 50% udziałów/akcji

18.	CNR CARGO WAGON Sp. z o.o.	2 000 000 zł	50%	2 000 000 zł	50%	2 000 000 zł	50%
19.	Zakład Przewozów i Spedycji „SPEDKOKS” Sp. z o.o.	1 116 500 zł	49%	1 116 500 zł	49%	1 116 500 zł	49%
20.	Międzynarodowa Spedycja MIRTRANS Sp. z o.o. - UWAGA: SPÓŁKA NIE PROWADZI DZIAŁALNOŚCI	1 114 000 zł	44%	1 114 000 zł	44%	1 114 000 zł	44%
21.	POL-RAIL Societa' a responsabilita' limitata	2000000 EUR	22%	2000000 EUR	22%	2000000 EUR	22%
22.	COSCO POLAND Sp. z o.o.	250 000 zł	20%	250 000 zł	20%	250 000 zł	20%

POZOSTAŁE SPÓŁKI Z UDZIAŁEM PKP CARGO S.A., w których posiada mniej niż 20% udziałów/akcji

23.	ZAO Eurasia Rail Logistics		15%		15%		15%
24.	EUROTERMINAL SŁAWKÓW Sp. z o.o.	182 479 000 zł	9%	182 479 000 zł	9%	182 479 000 zł	9%
25.	Kolejowa Oficyna Wydawnicza Sp. z o.o.	600 000 zł	6%				
26.	Bureau Central de Clearing s.c.r.l.	111 750 EUR	1%	111 750 EUR	1%	111 750 EUR	1%
27.	Intercontainer-Interfrigo S.A.		1%		1%		1%

Źródło: Spółka

SPÓŁKI Z UDZIAŁEM SPÓŁEK ZALEŻNYCH PKP CARGO S.A.

l.p.	NAZWA SPÓŁKI	stan na dzień 31.12.2012 r.		stan na dzień 30.06.2013 r.		stan na dzień 30.09.2013 r.	
		KAP. ZAKŁ.	% UDZIAŁ CARGOSPED	KAP. ZAKŁ.	% UDZIAŁ CARGOSPED	KAP. ZAKŁ.	% UDZIAŁ CARGOSPED
SPÓŁKI Z UDZIAŁEM CARGOSPED SP. Z O.O.							
1.	CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o.	6 126 000 zł	100%	6 126 000 zł	100%	6 126 000 zł	100%
2.	CARGOSPED-SKŁADY CELNE Sp. z o.o.	401 000 zł	50%	401 000 zł	50%	401 000 zł	50%
3.	GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY S.A.	500 140 zł	24%	287 062 zł	42%	287 062 zł	42%
4.	RUDOPORT S.A.	32 005 880 zł	1%	32 005 880 zł	1%	32 005 880 zł	1%

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

5.	AGENCJA WĘGLA I STALI AWIS Sp. z o.o.	160 000 zł	9%	160 000 zł	9%	160 000 zł	9%
----	---------------------------------------	------------	----	------------	----	-------------------	-----------

Źródło: Spółka

l.p.	NAZWA SPÓŁKI	stan na dzień 31.12.2012 r.		stan na dzień 30.06.2013 r.		stan na dzień 30.09.2013 r.	
		KAP. ZAKŁ.	% UDZIAŁ PS TT	KAP. ZAKŁ.	% UDZIAŁ PS TT	KAP. ZAKŁ.	% UDZIAŁ PS TT
SPÓŁKI Z UDZIAŁEM PS TRADE TRANS SP. Z O.O.							
1.	TRADE TRANS FINANCE Sp. z o.o.	500 000 zł	100%	500 000 zł	100%	500 000 zł	100%
2.	PRZEDSIĘBIORSTWO PRODUKCYJNO-HANDLOWO-USŁUGOWE UKPOL Sp. z o.o.	50 000 zł	75%	50 000 zł	75%	50 000 zł	75%
3.	TRANSGAZ S.A.	6 000 000 zł	64%	6 000 000 zł	64%	6 000 000 zł	64%
4.	TRADE TRANS KARYA Sp. z o.o.	350 000 zł	60%	350 000 zł	60%	350 000 zł	60%
5.	TERMINALE PRZEŁADUNKOWE SŁAWKÓW - MEDYKA Sp. z o.o.	42 814 000 zł	50%	42 814 000 zł	50%	42 814 000 zł	50%
6.	RAIL CARGO SPEDITION GMBG	1 300 000 EUR	38%	1 300 000 EUR	38%	1 300 000 EUR	38%
7.	RENTANS CARGO Sp. z o.o.	550 000 zł	24%	550 000 zł	26%	550 000 zł	26%
8.	POL RAIL S.r.l.	2 000 000 EUR	25%	2 000 000 EUR	25%	2 000 000 EUR	25%
9.	RAIL CARGO SERVICE Sp. z o.o.	1 000 000 zł	20%	1 000 000 zł	20%	1 000 000 zł	20%
10.	S.C. TRADE TRANS TERMINALSRL	21204120 lei	35%	35 498 440 lei	24%	35 498 440 lei	24%
11.	PPHU POLMIX Sp. z o.o. - w likwidacji, spółka nie prowadzi działalności	504 000 zł	11%	504 000 zł	11%	504 000 zł	11%
12.	IDEON S.A. (dawniej: Centrozap spółka handlowo-przemysłowa z o.o.)	343 490 781 zł	1%	343 490 781 zł	1%	343 490 781 zł	1%
13.	TOWARZYSTWO TRANSPORTU KOMBINOWANEGO POLKOMBI S.A. (spółka nie prowadzi działalności)	4 498 600 zł	1%	4 498 600 zł	1%	4 498 600 zł	1%

Źródło: Spółka

l.p.	NAZWA SPÓŁKI	stan na dzień 31.12.2012 r.		stan na dzień 30.06.2013 r.		stan na dzień 30.09.2013 r.	
		KAP. ZAKŁ.	% UDZIAŁ INTERNAT.	KAP. ZAKŁ.	% UDZIAŁ INTERNAT.	KAP. ZAKŁ.	% UDZIAŁ INTERNAT.
SPÓŁKI Z UDZIAŁEM PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.							
1.	PKP CARGO CFL INTERNATIONAL S.A.	31 000 EUR	50%	31 000 EUR	50%	31 000 EUR	50%

Źródło: Spółka

Skutki zmian w strukturze Spółki i Grupy Kapitałowej Planowany podział Spółki

W dniu 20 sierpnia 2013 r. Zarząd przyjął plan podziału Spółki (zmieniony w dniu 2 września 2013 r.) w trybie art. 529 § 1 pkt 4) KSH, tj. przez przeniesienie części majątku Spółki na nowo zawiązaną spółkę Windykacja Kolejowa sp. z o.o. za udziały tej spółki wydane w związku z podziałem. Plan Podziału został udostępniony do publicznej wiadomości na stronie internetowej Spółki w dniu 5 września 2013 r. Dnia 18 października 2013 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie podjęło uchwałę w sprawie podziału Spółki. Zgodnie z przyjętym planem podziału (po zmianach wprowadzonych powyższą uchwałą Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia „Plan Podziału”), wszystkie udziały nowo zawiązanej spółki obejmuje jedyny akcjonariusz PKP CARGO

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

S.A. na dzień podjęcia przez Walne Zgromadzenie uchwały w sprawie podziału, tj. PKP S.A. Oznacza to, że nabywcy akcji Spółki nie będą uprawnieni do otrzymania jakichkolwiek udziałów w spółce Windykacja Kolejowa sp. z o.o. w związku z podziałem. Zgodnie z przepisami KSH, dniem wydzielenia będzie dzień wpisu do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego spółki Windykacja Kolejowa sp. z o.o. Wniosek do KRS został złożony w dniu 23 października br.

Zgodnie z Planem Podziału, w ramach podziału na Windykacja Kolejowa sp. z o.o. przeniesione zostaną pewne środki trwałe (wyposażenie biurowe), maszyny i urządzenia biurowe, oprogramowanie, samochód osobowy, jak również wszelkie roszczenia odszkodowawcze oraz związane z nimi pozostałe roszczenia przysługujące Spółce w stosunku do Skarbu Państwa Rzeczypospolitej Polskiej lub PKP PLK S.A. w związku z wadliwą implementacją do krajowego porządku prawnego Dyrektywy 2001/14/WE, przysługujące Spółce, jako przewoźnikowi kolejowemu, za okres do dnia 14 grudnia 2013 r. Wydzielane w ramach podziału składniki majątkowe oraz związana z nimi działalność stanowi zorganizowaną część przedsiębiorstwa.

Zgodnie z Planem Podziału, podział Spółki dokonywany jest bez obniżenia jej kapitału zakładowego i bez zmiany Statutu, z wykorzystaniem jej kapitału zapasowego.

Reorganizacja Grupy kapitałowej

Na datę Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego Grupa jest w trakcie reorganizacji mającej na celu uproszczenie jej struktury organizacyjnej. Po przeprowadzeniu reorganizacji liczba podmiotów Grupy zostanie zredukowana, a struktura uproszczona. Celem procesu reorganizacji jest zbycie udziałów w niektórych spółkach niezwiązanych z podstawową działalnością Grupy, uproszczenie struktury Grupy, zmniejszenie kosztów administracyjnych, usprawnienie zarządzania Grupą i integracja różnych obszarów działalności Grupy.

Reorganizacją zostały objęte przede wszystkim niektóre spółki taborowe, które w wyniku procesu połączenia, z dniem 1 października 2013 r. połączyły się w ramach dwóch spółek: PKP CARGOWAG sp. z o.o. i PKP CARGOŁOK sp. z o.o.

W wyniku połączenia ośmiu spółek wagonowych kapitał zakładowy spółki przejmującej tj. PKP CARGOWAG sp. z o.o. został podwyższony z kwoty 7.572 tys. zł do kwoty 71.637 tys. zł, a wszystkie udziały zostały objęte w trybie art. 494 par. 4 KSH w zw. z art. 492 par. 1 pkt 1 KSH przez jednego wspólnika spółek przejmowanych tj. PKP CARGO S.A.

W wyniku połączenia dwóch spółek lokomotywowych kapitał zakładowy spółki przejmującej tj. PKP CARGOŁOK sp. z o.o. został podwyższony z kwoty 9.963 tys. zł do kwoty 18.138 tys. zł, a wszystkie udziały zostały objęte w trybie art. 494 par. 4 KSH w zw. z art. 492 par. 1 pkt 1 KSH przez jednego wspólnika spółki przejmowanej tj. PKP CARGO S.A.

Kontynuując proces reorganizacji Spółka zawarła warunkową umowę zbycia wszystkich udziałów w Zakładzie Przewozów i Spedycji „SPEDKOKS” Sp. z o.o. („SPEDKOKS”). Dnia 25 października 2013 r. kontrahent dokonał przelewu wynagrodzenia za nabywane udziały na rachunek bankowy Spółki. Z tym dniem PKP CARGO S.A. przestało być udziałowcem SPEDKOKS.

W celu spełnienia wymogów wynikających z decyzji Prezesa UTK z dnia 28 maja 2013 r., w dniu 10 października 2013 r. została zawiązana CARGOTOR sp. z o.o. w organizacji z siedzibą w Warszawie (Akt Not. Rep. A nr 25491/2013). Kapitał zakładowy tego nowego podmiotu wynosi 500 tys. zł, zaś właścicielem wszystkich udziałów CARGOTOR sp. z o.o. jest PKP CARGO S.A. Dnia 18 października 2013 r. złożono wniosek do KRS o rejestrację CARGOTOR sp. z o.o. Zadaniem nowego podmiotu jest zarządzanie infrastrukturą logistyczną / usługową w postaci bocznic kolejowych i torów oraz udostępnianie tej infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych. W szczególności podmiot będzie odpowiedzialny za należyte utrzymanie powierzonej infrastruktury, gwarantujące bezpieczny transport towarów koleją.

Ponadto, spółka CNR CARGO WAGON sp. z o.o., która została zawiązana na czas oznaczony do dnia 15 maja 2013 r., jest obecnie w likwidacji. Postępowanie likwidacyjne w odniesieniu do tej spółki jest w toku.

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

Zgodnie z informacją zawartą w Prospekcie emisyjnym obecny Zarząd PKP CARGO S.A. podjął decyzję o niepublikowaniu prognoz wyników lub wyników szacunkowych, odwołał też wszystkie uprzednio wydane komunikaty, które mogłyby być potraktowane jako prognozy.

Akcjonariusze posiadający co najmniej 5 % ogólnej liczby głosów

Na dzień 8 października 2013 r. tj. dzień publikacji Prospektu emisyjnego struktura akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio przez podmioty zależne co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki przedstawiała się następująco:

Akcjonariusze	Liczba posiadanych akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba posiadanych głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów
PKP S.A.	43.338.015	100%	43.338.015	100%

Źródło: Spółka

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

Na dzień przekazania niniejszego raportu struktura akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio przez podmioty zależne co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki przedstawia się następująco:

Akcjonariusze	Liczba posiadanych akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba posiadanych głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów
PKP S.A.	22.411.844	51,7%	22.411.844	51,7%
ING OFE	2.860.827	6,6%	2.860.827	6,6%
EBOiR	2.286.008	5,3%	2.286.008	5,3%
Pozostali akcjonariusze	15.779.336	36,4%	15.779.336	36,4%

Źródło: Spółka

Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Na dzień 14 listopada 2013 r. tj. dzień przekazania niniejszego raportu stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające i nadzorujące Spółkę przedstawiał się następująco:

Osoby zarządzające:

Imię i nazwisko	Liczba akcji na dzień przekazania raportu (o wartości nominalnej 50 zł)
Łukasz Boroń	245
Adam Purwin	245
Sylwester Sigiel	0

Źródło: Spółka

Osoby nadzorujące:

Imię i nazwisko	Liczba akcji na dzień przekazania raportu (o wartości nominalnej 50 zł)
Krzysztof Czarnota	0
Piotr Fidos	67
Kazimierz Jamrozik	0
Michał Karczyński	0
Jakub Karnowski	245
Artur Kawaler	0
Milena Pacia	0
Marek Podskalny	0
Danuta Tyszkiewicz	0

Źródło: Spółka

Na dzień 4 października 2013 r. tj. dzień publikacji Prospektu emisyjnego osoby zarządzające i nadzorujące Spółki nie posiadały akcji PKP CARGO S.A.

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

Wszczęte postępowania sądowe

Poniżej przedstawiono listę wszczętych **postępowań sądowych o największej wartości sporu**:

1. Pozew CTL Logistics sp. z o.o. o zapłatę odszkodowania z tytułu nieprawidłowego funkcjonowania systemu rozliczeniowego w PKP CARGO S.A., w roku 2002, w wysokości 18.435,3 tys. zł. W dniu 12 września 2013 r. doręczono Spółce pozew.
2. Pozew z dnia 1 czerwca 2012 r. PKP CARGO S.A. przeciwko DSS S.A. w upadłości - zgłoszenie wierzytelności w trzech częściach z tytułu należności przewozowych, opłat dodatkowych oraz kar umownych z tytułu niewykonania zadeklarowanej masy oraz kar umownych z tytułu niezrealizowania przewozów zaplanowanych w harmonogramach na kwotę 7.213,6 tys. zł. Na dzień Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego nie ustalono terminu rozpoznania sprawy. W dniu 1 października 2013 r. w „Monitorze Sądowym i Gospodarczym” opublikowana została wzmianka

o sporządzeniu 3 uzupełniającej listy wierzytelności, na podstawie której nie uznano zgłoszonej przez PKP CARGO S.A. wierzytelności uzupełniających w kwocie 43,3 tys. zł. W dniu 15 października 2013 r. złożono sprzeciw w powyższym zakresie.

3. Pozew z dnia 24 lipca 2012 r. PKP CARGO S.A. przeciwko KKSM S.A. w upadłości. Zgłoszono wierzytelności z tytułu należności przewozowych, opłat dodatkowych oraz kar umownych z powodu niewykonania zadeklarowanej masy oraz kar umownych z tytułu niezrealizowania przewozów zaplanowanych w harmonogramach na kwotę 7.216,3 tys. zł. Zgłoszenie wierzytelności nastąpiło w wyniku zawartej pomiędzy PKP CARGO S.A., a upadłym umowy poręczenia, na podstawie której KKSM S.A. poręczył zobowiązanie DSS S.A.
4. Pozew z dnia 23 grudnia 2011 r. PKP CARGO S.A. przeciwko DB Schenker Rail Romania o zapłatę wynagrodzenia w wysokości 1,7 mln EUR za pobyt wagonów własnych PKP CARGO S.A. na terenie Rumunii. Sprawa została przeniesiona do prowadzenia w Rumunii.

Niezależnie od powyższych spraw, PKP CARGO S.A. jest stroną **postępowań sądowych związanych z wydanymi przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów („UOKiK”) decyzjami** nakładającymi na Spółkę kary pieniężne z tytułu nadużywania pozycji dominującej. Są to:

1. Skarga kasacyjna od wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 20 marca 2012 r., w którym to Sąd oddalił apelację PKP CARGO S.A. Przedmiotowe postępowanie sądowe dotyczy odwołania PKP CARGO S.A. od Decyzji Prezesa UOKiK nr DOK-3/2009 z dnia 07 lipca 2009 r., w której nałożył na Spółkę karę pieniężną w wysokości 60.362,1 tys. zł. W wyniku uprawomocnienia się wyroku Sądu Apelacyjnego Spółka zapłaciła w dniu 3 kwietnia 2012 r. całość kary. W wyniku wyroku Sądu Najwyższego, który uchylił wyroki sądów I i II instancji, sprawa ponownie trafi do rozpatrzenia sądu I instancji.
2. Odwołanie PKP CARGO S.A. od Decyzji Prezesa UOKiK nr RWR 44/2012 z dnia 31 grudnia 2012 r. W powyższej decyzji zostało stwierdzone nadużywanie przez PKP CARGO S.A. pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji polegające na utrudnianiu firmie Majkoltrans sp. z o.o. możliwości konkurowania ze spółkami spedycyjnymi należącymi do Grupy kapitałowej PKP CARGO, w związku z czym Prezes UOKiK nałożył na Spółkę karę pieniężną w kwocie 16.575,7 tys. zł. W dniu 26 czerwca 2013 r. PKP CARGO S.A. złożyło do SOKiK odpowiedź na pismo Prezesa UOKiK, w którym wnosi o zmianę decyzji w całości, poprzez niestwierdzenie stosowania zarzucanej praktyki. Decyzja UOKiK jest nieprawomocna.
3. Odwołanie PKP CARGO S.A. od Decyzji Prezesa UOKiK nr DOK-4/2012 z dnia 26 lipca 2012 r. W przedmiotowej decyzji Prezes UOKiK stwierdził zwłokę w wykonaniu decyzji Prezesa UOKiK nr DOK 142/04 z dnia 31 grudnia 2004 r. i z tego tytułu nałożył karę pieniężną w wysokości 1.785,6 tys. zł.

Wszczęte postępowania administracyjne

Poniżej przedstawiono listę **wszczętych postępowań administracyjnych**:

1. W marcu 2013 r. zostało wszczęte przez UOKiK postępowanie wyjaśniające dotyczące wstępnego ustalenia, czy w związku z zasadami udostępniania infrastruktury kolejowej oraz zasadami świadczenia usług kolejowych przewozów towarów, w szczególności stosowaną przez PKP CARGO S.A. polityką cenową, mogło dojść do naruszenia przepisów ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów. UOKiK przesłał zapytania w ramach prowadzonego postępowania wyjaśniającego oraz wezwał do udzielenia informacji i wyjaśnień. PKP CARGO S.A. przesłało żądane informacje.
2. W dniu 28 maja 2013 r. Prezes UTK wydał decyzję, w której stwierdził, naruszenie przez PKP CARGO S.A. przepisu z zakresu kolejnictwa tj. art. 5 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, polegające na łączeniu przez PKP CARGO S.A. działalności w zakresie przewozów kolejowych z faktycznym wykonywaniem funkcji przepisanych zarządcy infrastruktury kolejowej. Prezes UTK wyznaczył termin do dnia 31 grudnia 2013 r. na usunięcie wskazanych nieprawidłowości. PKP CARGO S.A. w dniu 12 czerwca 2013 r. złożyło do Prezesa UTK wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy. Postępowanie zostało przedłużone do dnia 29 listopada 2013 r.

W celu spełnienia wymogów wynikających z decyzji Prezesa UTK z dnia 28 maja 2013 r. w dniu 10 października 2013 r. została zawiązana spółka CARGOTOR sp. z o.o., która docelowo będzie pełnić funkcję zarządcy infrastruktury kolejowej.

3. W roku 2012 r. Komisja Europejska wszczęła postępowanie wyjaśniające w sprawie domniemania zachowań antykonkurencyjnych PKP CARGO S.A. w ramach prowadzonych w Polsce usług kolejowych. Do tej pory Komisja Europejska skierowała jedno pismo z prośbą o przekazanie informacji. PKP CARGO S.A. w dniu 21 września 2012 r. przekazała żądane informacje. Jednocześnie Spółka poinformowała Komisję Europejską, iż w przeważającej mierze zakres prowadzonego postępowania pokrywa się z przedmiotem postępowania wyjaśniającego prowadzonego przez UTK.

Informacje o istotnych transakcjach z podmiotami powiązanymi zawarte na innych warunkach niż rynkowe

Spółka nie zawierała transakcji z podmiotami powiązanymi na innych warunkach niż rynkowe.

Informacja o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

Zarówno PKP CARGO S.A., jak i spółki z Grupy kapitałowej PKP CARGO nie udzieliły żadnym podmiotom poręczeń kredytu lub pożyczek oraz nie udzieliły gwarancji, których równowartość stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych PKP CARGO S.A.

Inne informacje, na temat Grupy kapitałowej PKP CARGO istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań

Zrealizowane przewozy

Kolejowy przewóz towarów jest podstawową usługą w portfelu produktów Grupy kapitałowej PKP CARGO, która jest świadczona przede wszystkim przez Spółkę. Oprócz świadczenia usług w Polsce, Grupa świadczy lub ma uprawnienia do świadczenia samodzielnie usług kolejowych przewozów towarowych w Niemczech, Republice Czeskiej, na Słowacji, w Austrii, Belgii i na Węgrzech.

Segmenty przewożonych towarów

Posiadany przez Grupę tabor umożliwia jej transportowanie różnego rodzaju towarów, a w szczególności paliw stałych, produktów chemicznych, kruszyw i materiałów budowlanych, metali i rud oraz drewna i produktów rolnych, a także towarów niebezpiecznych i ponadgabarytowych. Grupa oferuje przewozy niszowe na trasach lokalnych. Transportowanie tak zróżnicowanych segmentów towarów wymaga od Grupy utrzymywania zróżnicowanego taboru.

Podstawowym segmentem towarów przewożonych przez Grupę są paliwa stałe, w tym głównie węgiel kamienny. Transport paliw stałych w trzech kw. 2013 r. wykazywał dynamiczną tendencję wzrostową (+22%), a jego udział w pracy przewozowej wynosił 45% i 38%, odpowiednio w okresie trzech kw. 2013 i trzech kw. 2012. Wzrost udziału paliw stałych w pracy przewozowej w okresie trzech kw. 2013 roku wynikał przede wszystkim ze zwiększonego poziomu przewozów na eksport polskiego węgla kamiennego, a także wydłużenia odległości przewozu paliw stałych w wyniku zmiany struktury przewozów węgla i zwiększenia się eksportu przede wszystkim przez porty. Okres III kwartału br., mimo najwyższych przewozów, wykazywał już niższą dynamikę wzrostową w przewozach paliw stałych w porównaniu do analogicznego okresu 2012 r. (+12%), co było głównie efektem wysokich przewozów węgla w bazowym okresie 2012 r.

Drugim co do wielkości segmentem towarów przewożonych przez Grupę są kruszywa i materiały budowlane. Transport kruszyw i materiałów budowlanych był mniej stabilny niż transport paliw stałych, a jego udział w pracy przewozowej wynosił 18% i 22% odpowiednio w okresie trzech kw. 2013 r. i trzech kw. 2012 r. Spadek przewozów w tej grupie towarowej o 20% wynikał z bardzo dużych opóźnień w rozpoczęciu realizacji inwestycji infrastrukturalnych w bieżącym roku w Polsce w związku z długą zimą oraz późnym rozstrzygnięciem przetargów. Już w II kwartale odczuwalna była poprawa w przewozach kruszyw, a w III kwartale tendencja została odwrócona – przewozy w tej grupie wzrosły w porównaniu do III kwartału 2012 r. o 6%.

Trzecim co do wielkości segmentem towarów są metale i rudy. Transport metali i rud był względnie stały w analizowanym okresie a jego udział w pracy przewozowej wynosił po 14% zarówno w okresie trzech kw. 2013 r. jak i trzech kw. 2012 r. Przewozy w tej grupie wzrosły w 2013 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2012 r. o 7%, a w III kwartale 2013 r. w porównaniu do 2012 r. o 31%. Słabsze w ramach tego segmentu rynku wyniki przewozowe w zakresie metali, spowodowane między innymi stagnacją na rynkach stalowych, zostały zrekompensowane przez wzrosty w zakresie przewozów rud. Grupa w 2013 r. pozyskała nierealizowane w latach ubiegłych kontrakty na przewozy rud z portów do hut zlokalizowanych na terenie Polski, Czech i Słowacji. W roku 2013 decyzje klientów o zmianie kierunków zaopatrzenia dały możliwość realizacji tych przewozów. Ww. przewozy charakteryzują się wysokimi odległościami przewozowymi, szczególnie w zakresie przewozów tranzytowych na linii porty-południowa granica Polski.

Kolejny segment stanowią przewozy produktów chemicznych. Spadek przewozów w okresie trzech kw. 2013 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2012 r. o 14% spowodowany był m. in. upadłością likwidacyjną firmy Zachem oraz utratą przez Grupę przewozów siarki dla firmy Siarkopol Tarnobrzeg.

Odnotowany w segmencie przewozów intermodalnych 5% spadek w okresie trzech kw. 2013 r. w stosunku do trzech kw. 2012 r. wynika głównie ze spadku przewozów części samochodowych w kontenerach w związku ze spadkiem popytu na samochody niektórych marek w Federacji Rosyjskiej.

W okresie trzech kw. 2013 r. średnia odległości przewozu ładunków realizowanych przez Grupę wyniosła 265 km, natomiast w analogicznym okresie 2012 r. 254 km.

Paliwa stałe, które stanowią podstawową grupę towarów przewożonych przez Grupę, miały średnią odległość transportową 197 km w okresie trzech kw. 2012 roku, poniżej średniej odległości przewozu w Grupie. Ta względnie niewielka średnia odległość przewozu wynika z położenia elektrowni i ciepłowni, będących głównymi nabywcami węgla, głównie w Polsce południowej i centralnej, tj. relatywnie blisko miejsc położenia kopalni węgla kamiennego w Polsce. Wzrost średniej odległości przewozów paliw stałych w 2013 r. do 228 km był przede wszystkim wynikiem zmiany struktury przewozów węgla i zwiększenia średniej odległości w tej grupie, zwłaszcza ze względu na zwiększenie przewozów do portów morskich (długie odległości).

Stosunkowo wysoką średnią odległością charakteryzują się przewozy kruszyw i materiałów budowlanych (odpowiednio 278 i 289 km w okresie trzech kw. 2013 r. i 2012 r. oraz 281 km w III kw. 2013 i 283 w III kw. 2012 r.). Wysoka średnia odległość

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

transportowa kruszyw i materiałów budowlanych wynika z faktu, że kruszywa i materiały budowlane transportowane są z południowych regionów Polski, gdzie są przede wszystkim pozyskiwane, do różnych lokalizacji w Polsce, gdzie są wykorzystywane do realizacji projektów infrastrukturalnych. Dlatego też wraz ze wzrostem udziału przewozów kruszyw i materiałów budowlanych w przewozach ogółem wydłuża się średnia odległość przewozów Grupy.

Przewozy intermodalne również charakteryzują się względnie długimi odległościami transportowymi (odpowiednio 380 km i 424 km w okresie trzech kw. 2013 r. i 2012 r.). Ta technologia transportu. Wykorzystywana jest głównie dla transportu ładunków na duże odległości przy wykorzystaniu wielu środków transportu (kolejowego, drogowego i morskiego). Grupa często realizuje przewozy w tym segmencie rynku transportowego, jako jeden z uczestników łańcucha logistycznego, wykonując transport kolejowy na polskim odcinku.

Poniżej przedstawiono wielkości pracy przewozowej, masy oraz średniej odległości w poszczególnych grupach towarowych oraz według rodzajów komunikacji.

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %	III kw.2013	III kw.2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012	III kw.2013	III kw.2012
	(mln tkm)				udział w całości (%)							
Paliwa stałe ¹	10 007	8 207	1 800	22%	3 269	2 918	351	12%	45%	38%	40%	38%
z czego węgiel kamienny	8 930	7 160	1 770	25%	2 953	2 581	372	14%	40%	33%	36%	33%
Kruszywa i materiały budowlane ²	3 922	4 880	- 958	-20%	1 982	1 875	107	6%	18%	22%	24%	24%
Metale i rudy ³	3 146	2 950	196	7%	1 194	912	282	31%	14%	14%	15%	12%
Produkty chemiczne ⁴	1 265	1 639	-374	-23%	429	552	-123	-22%	6%	8%	5%	7%
Paliwa płynne ⁵	597	652	-55	-8%	217	249	-31	-13%	3%	3%	3%	3%
Drewno i płody rolne ⁶	1 192	1 240	-48	-4%	451	455	-4	-1%	5%	6%	5%	6%
Przewozy intermodalne	1 370	1 615	-246	-15%	436	523	-87	-17%	6%	7%	5%	7%
Pozostałe ⁷	667	664	4	1%	241	241	0	0%	3%	3%	3%	3%
Razem	22 166	21 847	319	1%	8 219	7 724	495	6%	100%	100%	100%	100%

Źródło: Spółka.

	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %	III kw.2013	III kw.2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012	III kw.2013	III kw.2012
	(tys. ton)				udział w całości (%)							
Paliwa stałe ¹	43 956	41 677	2 278	5%	14 763	14 637	127	1%	53%	48%	48%	48%
z czego węgiel kamienny	40 219	37 942	2 278	6%	13 632	13 356	276	2%	48%	44%	44%	44%
Kruszywa i materiały budowlane ²	14 101	16 882	-2 781	-16%	7 055	6 637	419	6%	17%	20%	23%	22%
Metale i rudy ³	10 141	10 628	-487	-5%	3 623	3 358	266	8%	12%	12%	12%	11%
Produkty chemiczne ⁴	4 417	5 142	-725	-14%	1 458	1 666	- 209	-13%	5%	6%	5%	5%
Paliwa płynne ⁵	2 268	2 682	-415	-15%	825	1 028	- 203	-20%	3%	3%	3%	3%
Drewno i płody rolne ⁶	3 107	3 234	-127	-4%	1 159	1 155	3	0%	4%	4%	4%	4%
Przewozy intermodalne	3 607	3 812	- 205	-5%	1 201	1 293	-91	-7%	4%	4%	4%	4%
Pozostałe ⁷	2 071	2 115	-44	-2%	751	769	-18	-2%	2%	2%	2%	3%
Razem	83 668	86 173	-2 506	-3%	30 835	30 541	294	1%	100%	100%	100%	100%

Źródło: Spółka.

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %	III kw.2013	III kw.2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %
<i>km</i>								
Paliwa stałe ¹	228	197	31	16%	221	199	21	11%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	222	189	33	18%	216	193	23	12%
Kruszywa i materiały budowlane ²	278	289	-11	-4%	281	283	-2	-1%
Metale i rudy ³	310	278	33	12%	329	272	58	21%
Produkty chemiczne ⁴	286	319	-32	-10%	294	331	-37	-11%
Paliwa płynne ⁵	263	243	20	8%	263	242	22	9%
Drewno i płody rolne ⁶	384	383	0	0%	389	394	-5	-1%
Przewozy intermodalne	380	424	-44	-10%	363	405	-42	-10%
Pozostałe ⁷	322	314	8	3%	321	313	7	2%
Razem	265	254	11	5%	266	253	13	5%

⁴ Źródło: Spółka.

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

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

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

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

⁷ Uwzględnia transport promowy i pozostałe przewozy towarowe.

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %	III kw.2013	III kw.2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012	III kw.2013	III kw.2012
	(mln tkm)				udział w całości (%)							
Kraj	10 592	11 498	- 906	-8%	4 365	4 091	274	7%	48%	53%	53%	53%
Eksport	6 253	4 812	1 441	30%	1 941	1 777	164	9%	28%	22%	24%	23%
Import	3 422	3 623	- 202	-6%	1 226	1 283	-57	-4%	15%	17%	15%	17%
Tranzyt	1 900	1 913	-13	-1%	687	573	114	20%	9%	9%	8%	7%
Ogółem	22 166	21 847	319	1%	8 219	7 724	495	6%	100%	100%	100%	100%

Źródło: Spółka.

	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %	III kw.2013	III kw.2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012	III kw.2013	III kw.2012
	(tys. ton)				udział w całości (%)							
Kraj	50 205	53 419	-3 214	-6%	19 774	18 961	813	4%	60%	62%	64%	62%
Eksport	17 295	14 725	2 570	17%	5 456	5 331	125	2%	21%	17%	18%	17%
Import	13 189	14 921	-1 733	-12%	4 568	5 336	-768	-14%	16%	17%	15%	17%
Tranzyt	2 979	3 108	-129	-4%	1 038	914	124	14%	4%	4%	3%	3%
Ogółem	83 668	86 173	- 2 506	-3%	30 835	30 541	294	1%	100%	100%	100%	100%

Źródło: Spółka.

	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %	III kw.2013	III kw.2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %
<i>Km</i>								
Kraj	211	215	-4	-2%	220	216	5	2%
Eksport	362	327	35	11%	356	333	22	7%
Import	259	243	17	7%	268	240	28	12%
Tranzyt	638	616	22	4%	662	627	35	6%
Ogółem	265	254	11	5%	266	253	13	5%

Źródło: Spółka.

Kierunki komunikacji

Udział przewozów krajowych w pracy przewozowej Grupy był największy spośród wszystkich rodzajów komunikacji i wynosił 48% i 53% odpowiednio w okresie trzech kw. 2013 i 2012 roku. Spadek udziału przewozów wewnętrznych był głównie wynikiem spadku (o 20%) przewozów kruszyw i materiałów budowlanych, które przewożone są głównie w ramach komunikacji krajowej. W III kwartale 2013 r. udział komunikacji krajowej powrócił do poziomu 53% dzięki dynamicznym przewozom kruszyw i materiałów budowlanych.

W okresie trzech kw. 2013 r. udział przewozów międzynarodowych w pracy przewozowej wzrósł do 52% w porównaniu do 47% w analogicznym okresie 2012 roku, dzięki dynamicznemu wzrostowi przewozów w eksporcie węgla kamiennego drewna i wyrobów. Wzrost przewozów węgla w tym kierunku spowodowany był wzrostem eksportu węgla w wyniku sprzedaży zapasów węgla przez polskie kopalnie.

Na skutek powyższego w 2013 roku znacznie wzrósł udział eksportu, który wyniósł 28% w porównaniu do 22% w analogicznym okresie 2012 roku.

Przewozy poza granicami Polski

W roku 2012 Grupa PKP CARGO zrealizowała przewozy poza granicami kraju w wysokości 1 854,4 tys. ton, natomiast w ciągu 9 miesięcy 2013 roku przewieziono 1 619 tys. ton co stanowi ok. 87 % wykonania roku 2012 (przy upływie czasu 75%). W ciągu 9 miesięcy 2013 r., największy udział (ok. 72%) stanowią towary przewiezione na terenie Czech, w tym głównie: rudy i piryty (ok. 32% ogółu przewozów), węgiel kamienny (ok. 16% ogółu przewozów) oraz przewozy intermodalne (ok. 12% ogółu przewozów).

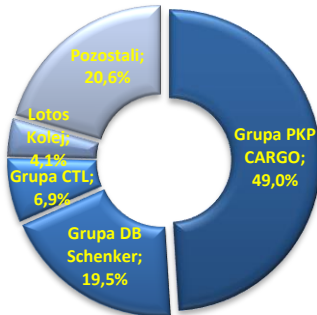
Pozycja Grupy kapitałowej PKP CARGO na rynku przewozów w Polsce (wg danych UTK)

W okresie trzech kw. 2013 roku kolej przewieziono 170,7 mln ton towarów i było to o 0,1% mniej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Pierwsze pięć miesięcy roku przyniosło znaczne osłabienie koniunktury, co przełożyło się na wyniki sektora transportu kolejowego, które były o 3,1% słabsze niż przed rokiem. Od czerwca trend na rynku kolejowych przewozów towarowych zaczął się pozytywnie zmieniać. W trzecim kwartale roku można już było wyraźnie zauważyć symptomy ożywienia gospodarczego. Przewozy kolejowe wzrosły o 3,6% w stosunku do masy przetransportowanej w okresie trzeciego kwartału 2012 r. Najlepszym miesiącem pod względem dynamiki dla całego sektora kolejowych przewozów towarowych okazał się lipiec, kiedy to masa przewiezionych towarów osiągnęła poziom 20,4 mln ton i była o 7,1% większa niż przed rokiem.

W zakresie pracy przewozowej w okresie trzech kw. 2013 roku kolej zrealizowała blisko 37,3 mld tkm. Było to o 2,5% więcej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Tak jak w przypadku masy, początek roku był bardzo niekorzystny dla sektora kolejowego. Pierwsze symptomy wzrostu można było zauważyć dopiero w czerwcu, po którym rosnący trend utrzymał się w kolejnych miesiącach br. Praca przewozowa wzrosła o 8,9 % w stosunku do zrealizowanej w okresie trzeciego kwartału 2012 r. Najlepszym miesiącem, pod względem dynamiki pracy przewozowej dla całego sektora kolejowych przewozów towarowych okazał się lipiec, kiedy zrealizowana praca przewozowa osiągnęła poziom 4,6 mld tkm i była o 14,8% większa niż przed rokiem.

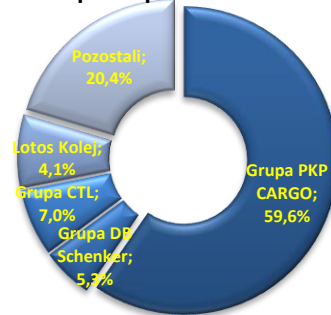
Udziały rynkowe 9 m-cy 2013r.

- masa



Udziały rynkowe 9 m-cy 2013r.

- praca przewozowa



Źródło: UTK

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

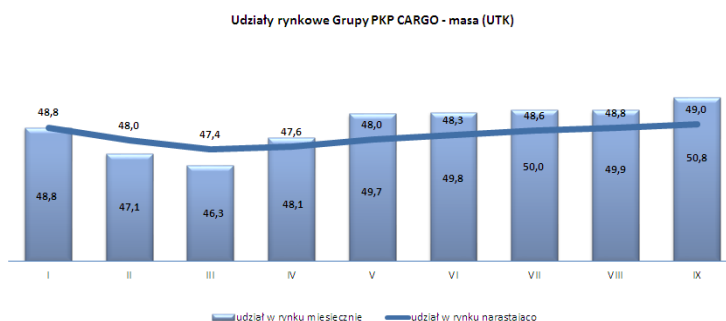
GRUPA PKP CARGO pozostaje liderem kolejowych przewozów towarowych w Polsce. W grupie czołowych przewoźników, kolejowych znajdują się również DB Schenker i CTL, oraz Lotos Kolej. Przewoźnicy ci wraz z Grupą CARGO posiadają ok. 80% rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce.

Dane za okres trzech kwartałów 2012-2013 dotyczące Grupy kapitałowej PKP CARGO

Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO (%)

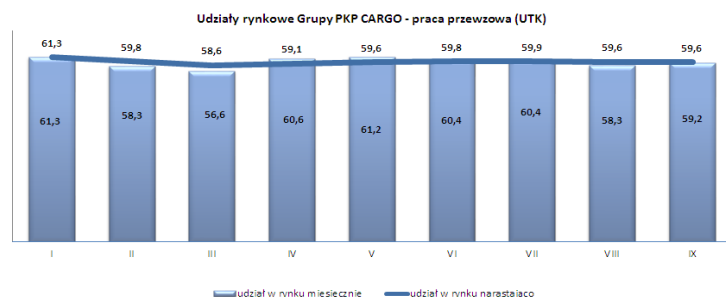
Wyszczególnienie	trzy kw. 2012 1.01.2012 -30.09.2012	trzy kw. 2013 1.01.2013 -30.09.2013	Zmiana 2013-2012	III kw.2012 1.07.2012 -30.09.2012	III kw.2013 1.07.2013 -30.09.2013	Zmiana 2013-2012
według zrealizowanej pracy przewozowej	60,1%	59,6%	-0,5 pp.	60,6%	59,3%	-1,3 pp.
według przewiezionej masy towarowej	50,4%	49,0%	-1,4 pp.	51,6%	50,2%	-1,4 pp.

Źródło: UTK, Spółka.



Źródło: Spółka.

Na początku roku udziały rynkowe Grupy PKP CARGO zmniejszały się, jednak już od drugiego kwartału br. zaczęły stopniowo rosnąć, by w trzecim kwartale (w warunkach ogólnego wzrostu przewozów kolejowych) osiągnąć poziom o 1,4 pp. mniejszy niż w analogicznym okresie 2012 r.



Źródło: Spółka.

Pod względem pracy przewozowej w 2013 roku dla Grupy najbardziej korzystny okazał się drugi kwartał roku, szczególnie widoczny po słabym początku roku. Trzeci kwartał przyniósł stabilizację. Udział rynkowy Grupy PKP CARGO w pracy przewozowej w stosunku do wyników z okresu 9 miesięcy roku 2012 zmniejszył się o 0,5 pp.

Sezonowość / cykliczności działalności

Popyt na węgiel, paliwa płynne oraz kruszywa i materiały budowlane jest istotnym czynnikiem wpływającym na kolejowy transport towarów w Polsce. Popyt na te towary podlega wahaniom sezonowym. Dla przykładu popyt na transport węgla (który stanowił 34% pracy przewozowej Grupy w Polsce w 2012 roku) jest silny w okresie jesiennym i słabszy w zimie, w związku z tym, że elektrownie oraz elektrociepłownie, które są największymi konsumentami węgla w Polsce, dokonują zakupów węgla jesienią, przed rozpoczęciem sezonu grzewczego. Ponadto, zapotrzebowanie na transport kruszyw i materiałów budowlanych (które stanowiły ok. 22% pracy przewozowej wykonanej przez Grupę w Polsce w 2012 roku) jest mniejsze w zimie z uwagi na planowane przestoje w realizacji inwestycji budowlanych w Polsce. W 2013 r. szczególnie odczuwalne było spowolnienie przewozów kruszyw i materiałów budowlanych w I kwartale 2013 r. i dynamiczne przyspieszenie w tym segmencie w III kwartale.

Usługi bocznicowe

Poza działalnością stricte przewozową, Grupa świadczy również szereg usług okołoprzewozowych, 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. Bocznice 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, kopalń kruszyw, elektrowni i elektrociepłowni, obsługując łącznie 31 bocznic kolejowych. W III kw. pozyskano do obsługi 1 nową bocznicę, a od początku roku 11.

Działalność przeładunkowa

Grupa rozwija działalność przeładunkową w oparciu o terminale przeładunkowe konwencjonalne i intermodalne należące do spółek zależnych, którymi są PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o., 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 dokonywane są przeładunki różnych towarów. Dominującymi towarami są: węgiel kamienny, ropa i przetwory z ropy, artykuły chemiczne, metale i wyroby z metali, drewno, zrębki drewniane, nawozy sztuczne, rudy, samochody. Ze względu na specyfikę obsługi poszczególnych towarów w ramach Grupy kapitałowej PKP CARGO funkcjonują wyspecjalizowane terminale np. do przeładunku przetworów z ropy naftowej. PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA sp. z o.o. dysponuje odmrażalnią oraz terminalem przestawczym dla obsługi ładunków w komunikacji bezprzeładunkowej.

W grupie funkcjonuje 19 konwencjonalnych terminali przeładunkowych, w których wielkość przeładunków w okresie 9 m-cy 2013 r. ukształtowała się na poziomie 5,78% niższym niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Porównując dane III kwartału br. do III kw. roku 2012 r. spadek ten wyniósł już tylko 4,21%. Warto podkreślić, że dynamiczne wzrosty przeładunków odnotowano w spółkach PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA sp. z o.o. oraz CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO sp. z o.o.

Przeładunku jednostek ładunkowych (kontenerów) dokonuje się na pięciu terminalach intermodalnych, z których cztery są zarządzane przez CARGOSPED sp. z o.o. oraz jeden pozostaje w strukturach PKP CARGO Centrum Logistycznego Małaszewicze sp. z o.o. Natomiast w PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA sp. z o.o. znajduje się punkt przeładunku przystosowany do obsługi jednostek intermodalnych.

Wielkość przeładunków dokonanych przez terminale intermodalne była niższa w roku bieżący niż w analogicznym okresie 2012 r., odnotowano natomiast znaczące spowolnienie tempa spadku wielkości przeładunków w III kw. br. w porównaniu do III kw. 2012 r.

Działalności utrzymaniowo – naprawcza w zakresie taboru kolejowego

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki oraz w spółkach zależnych. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO dostosowane jest do potrzeb Grupy i posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw elektrycznych na wszystkich poziomach utrzymania P1 - P5 oraz napraw lokomotyw spalinowych na poziomie P1 - P4. W ramach wolnych mocy przerobowych, poza podstawową działalnością podstawową, tj. utrzymaniem i naprawami taboru użytkowanego przez Grupę, wykonuje się również naprawy taboru należące do innych właścicieli.

Ilości napraw i przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynikają z określonych w Dokumentacjach Systemu Utrzymania zatwierdzonych przez UTK cykli oraz ilości utrzymywanego w sprawności technicznej taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym. 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. Ilości napraw bieżących taboru uzależnione są od wielkości pracy przewozowej.

Ponadto Grupa realizuje naprawy maszyn elektrycznych i zestawów kołowych do wagonów poddawanych regeneracji (naprawie okresowej połączonej z wymianą obręczy lub wymianą kół monoblokowych). Kompetencje w zakresie naprawy najważniejszych podzespołów - maszyn elektrycznych oraz zestawów kołowych, posiada PKP CARGO TABOR - KARSZNICE sp. z o.o. Spółka ta realizuje w pełnym zakresie naprawy maszyn elektrycznych eksploatowanych w lokomotywach Grupy PKP CARGO. Dzięki prowadzonemu w Karsznicach procesowi inwestycyjnemu, spółka ta poprzez zakup w ostatnich latach specjalistycznych maszyn i urządzeń (najważniejsze z nich to: prasa hydrauliczna, tokarnia karuzelowa) zbudowała kompetencje w zakresie pełnych możliwości regeneracji zestawów kołowych do wagonów towarowych. W okresie 9 m-cy 2013 roku ilość wykonywanych regeneracji zestawów kołowych w Karsznicach wzrosły blisko czterokrotnie w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego.

Warto podkreślić, że w br. Grupa PKP CARGO zrealizowała na zlecenie innych niż Grupa właścicieli taboru kolejowego m.in. 11 napraw okresowych i 49 przeglądów okresowych lokomotyw, 171 napraw okresowych i 210 przeglądów okresowych wagonów, a także 60 napraw maszyn elektrycznych, notując tym samym wzrosty sprzedaży na rynku zewnętrznym.

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

Ilostan taboru

Poniżej przedstawiono dane na temat ilostanów taboru Grupy PKP CARGO w sztukach według rodzaju taboru oraz struktury właścicielskiej oraz wieku użytkowanego taboru.

Ilość - struktura własności	30.09.2012	31.12.2012	30.06.2013	30.09.2013	Zmiana od początku roku	Zmiana w ostatnim kwartale
lokomotywy spalinowe	1 316	1 298	1 298	1 298	0	0
lokomotywy elektryczne	1 226	1 161	1 161	1 161	0	0
Razem	2 542	2 459	2 459	2 459	0	0
lokomotywy posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	2 534	2 450	2 450	2 450	0	0
lokomotywy w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	8	9	9	9	0	0
Razem	2 542	2 459	2 459	2 459	0	0

Źródło: Spółka.

Ilości lokomotyw	30.09.2012	31.12.2012	30.06.2013	30.09.2013	Zmiana od początku roku	Zmiana w ostatnim kwartale
Seria ET22	896	838	838	838	0	0
Seria ET41, ET42	203	194	194	194	0	0
Seria SM42	741	724	724	724	0	0
Seria SM31, SM48	200	201	201	199	-2	-2
Pozostałe serie	502	502	502	504	2	2
Razem	2 542	2 459	2 459	2 459	0	0

Źródło: Spółka.

Struktura wiekowa lokomotyw	30.09.2012	31.12.2012	30.06.2013	30.09.2013	Zmiana od początku roku	Zmiana w ostatnim kwartale
do 20 lat	274	289	295	301	12	6
od 21 do 25 lat	201	180	172	70	-110	-102
ponad 26 lat	2 067	1 990	1 992	2 088	98	96
Razem:	2 542	2 459	2 459	2 459	0	0

Źródło: Spółka.

Ilość - struktura własności	30.09.2012	31.12.2012	30.06.2013	30.09.2013	Zmiana od początku roku	Zmiana w ostatnim kwartale
wagony posiadane na własność (w tym w leasingu finansowym)	64 280	64 087	63 401	63 263	-824	-138
wagony w leasingu operacyjnym lub dzierżawione	68	87	87	84	-3	-3
Razem	64 348	64 174	63 488	63 347	-827	-141

Źródło: Spółka.

Struktura wiekowa wagonów	30.09.2012	31.12.2012	30.06.2013	30.09.2013	Zmiana od początku roku	Zmiana w ostatnim kwartale
do 20 lat	9 856	9 874	9 907	9 919	45	12
od 21 do 25 lat	9 596	9 630	9 602	9 593	-37	-9
ponad 26 lat	44 896	44 670	43 979	43 835	-835	-144
Razem:	64 348	64 174	63 488	63 347	-827	-141

Źródło: Spółka

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

Ilości wagonów	30.09.2012	31.12.2012	30.06.2013	30.09.2013	Zmiana od początku roku	Zmiana w ostatnim kwartale
Rodzaj E - węglarki budowy normalnej	36 467	36 399	36 116	36 036	-363	-80
Rodzaj F - węglarki budowy specjalnej	9 960	9 975	9 852	9 849	-126	-3
Rodzaj S - platformy budowy specjalnej	4 994	4 994	4 993	4 987	-7	-6
Rodzaj G - kryte budowy normalnej	2 670	2 607	2 499	2 481	-126	-18
Rodzaj H - kryte budowy specjalnej	1 898	1 898	1 898	1 898	0	0
Pozostałe rodzaje	8 359	8 301	8 130	8 096	-205	-34
Razem	64 348	64 174	63 488	63 347	-827	-141

Źródło: Spółka.

Zmiany w ilościanach taboru Grupy wynikają bezpośrednio z działań powodujących jego zmniejszenie takich jak kasacja taboru, sprzedaż, zakończenie dzierżawy oraz z działań powodujących zwiększenie ilościanu poprzez zakup taboru, leasing lub najem. Ponadto dokonywane są modernizacje lokomotyw, które nie mają wpływu na ogólny bilans taboru, natomiast mają wpływ na zmianę struktury wiekowej i w niektórych przypadkach powodują zmianę ilości w poszczególnych seriach, gdy w wyniku modernizacji zmienia się seria lokomotywy i przeznaczenie (np. przebudowa lokomotyw SM48 na ST48).

Do najważniejszych inwestycji mających wpływ na zmianę ilościanów taboru w okresie trzech kw. 2013 r. należą:

- 1) Pozyskanie przez PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. 48 nowych węglarek rodzaju E,
- 2) Modernizacja 4 lokomotyw spalinowych serii SM42,
- 3) Modernizacja 2 lokomotyw spalinowych serii SM48 ze zmianą przeznaczenia z lokomotywy manewrowej na lokomotywę pociągową serii ST48
- 4) Modernizacja 6 lokomotyw elektrycznych serii EU07³.

Podstawową przyczyną spadku liczby wagonów w okresie 9 m-cy 2013 roku było złomowanie na skutek złego stanu technicznego powodującego utratę zdolności dalszej eksploatacji.

Nakłady inwestycyjne

Grupa w okresie 9 miesięcy 2013 r. poniosła nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych w formie zakupów, modernizacji oraz na tzw. komponent remontowy (naprawy okresowe taboru) w wysokości 254,3 mln zł, co stanowi 38,4% nakładów analogicznego okresu 2012 r.

Nakłady na środki transportu wyniosły łącznie 200,3 mln zł (78,8% nakładów ogółem), w tym na komponent remontowy 176,2 mln zł, na budownictwo inwestycyjne 25,3 mln zł, na IT 20,8 mln zł, na maszyny i urządzenia 6,6 mln zł oraz pozostałe 1,4 mln zł.

Niższe nakłady inwestycyjne w okresie 9 m-cy 2013 r. niż w analogicznym okresie 2012 r. są skutkiem pozyskania w ub.r. 228 wagonów w 2012 r. przez PS TRADE TRANS sp. z o.o. oraz zakończenia z początkiem 2013 r. programu modernizacji ponad 100 szt. lokomotyw spalinowych SM42. Eksploatacyjnym efektem ww. programu modernizacji lokomotyw jest ograniczenie zużycia paliwa trakcyjnego dzięki zwiększonemu wykorzystaniu zmodernizowanych lokomotyw spalinowych w podstawowej działalności Grupy.

Wyszczególnienie	9 m-cy 2012 r.	9 m-cy 2013 r.	Zmiana bezwzględna	Tempo zmian
Budownictwo inwestycyjne	23,8	25,3	1,5	6,1%
Modernizacje lokomotyw	259,4	17,3	-242,1	-93,3%
Komponent lokomotywy	90,9	31,7	-59,2	-65,1%
Zakupy wagonów	78,0	6,8	-71,2	-91,3%
Komponent - wagony	154,5	144,5	-10,1	-6,5%
Maszyny i urządzenia	12,1	6,6	-5,5	-45,7%
Teleinformatyzacja	34,5	20,8	-13,6	-39,5%
Pozostałe	9,3	1,4	-8,0	-85,4%
Suma	662,6	254,3	-408,2	-61,6%

Źródło: Spółka

³ W 2013r. UTK wydał świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla przedmiotowych lokomotyw, a nakłady inwestycyjne na modernizacje zostały poniesione w 2012 i 2013r.

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

Nieruchomości

Wyszczególnienie	30.09.2012	31.12.2012	30.06.2013	30.09.2013	Zmiana od początku roku	Zmiana w kwartale
Grunty własne [ha]	12,72	12,72	12,72	12,72	0,00	0,00
Grunty użytkowanie wieczyste [ha]	143,50	143,50	143,50	189,70	46,20	46,20
Dzierżawa od innych podmiotów [ha]	931,54	931,54	883,37	837,16	-94,38	-46,20
Budynki własne [m²]	151 367,64	151 367,64	152 766,04	235 353,35	83 985,71	82 587,31
Dzierżawa od innych podmiotów [m²]	605 362,59	605 362,59	549 458,34	465 927,63	-139 434,96	-83 530,71
Najem od innych podmiotów [m²]	59 249,40	57 032,71	54 187,97	54 277,47	-2 755,24	89,50

Źródło: Spółka.

Zwiększenie powierzchni (III kw. 2013 r. / III kw. 2012 r.) gruntów w użytkowaniu wieczystym wynika z przejęcia aportu od PKP S.A. (powierzchnia aportowanych działek: 46,210 ha) przy jednoczesnych rezygnacjach ze zbędnego majątku dzierżawionego od PKP S.A.

Zwiększenie powierzchni (III kw. 2013 r. / III kw. 2012 r.) budynków własnych wynika z przejęcia aportu od PKP S.A. przy jednoczesnym zmniejszeniu przedmiotu dzierżawy.

W okresie III kw. 2013 r./ III kw. 2012 r. nastąpił znaczący spadek powierzchni najmowanej od innych podmiotów w związku z optymalizacją działalności Grupy PKP CARGO.

Nieznaczny wzrost powierzchni najmu w okresie III kw. 2013/II kw. 2013 nie zmienia trendu spadkowego w stosunku do roku poprzedniego, a wynika z konieczności zapewnienia powierzchni dla pracowników zajmujących dotychczas dzierżawione powierzchnie, podlegające rezygnacji.

Pracownicy

Struktura zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie kapitałowej PKP CARGO na przestrzeni 12 miesięcy poprzedzających dzień, na który został przygotowany Skonsolidowany Raport Kwartalny.

W tabeli poniżej przedstawiono liczbę osób zatrudnionych w Grupie na daty w niej wskazane.

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:				Zmiana od początku roku	Zmiana w kwartale
	30.09.2012	31.12.2012	30.06.2013	30.09.2013		
Spółka	23 917,0	23 670,0	22 626,0	22 895,0	-775,0	269,0
Spółki zależne	4 012,0	3 957,0	3 881,0	3 923,0	-34,0	42,0
Grupa	27 929,0	27 627,0	26 507,0	26 818,0	-809,0	311,0

Źródło: Spółka.

W tabelach poniżej przedstawiono przeciętne zatrudnienie w Grupie w okresie 3 kwartałów 2013 i 2012 r. a także w III kwartale bieżącego i ubiegłego roku.

Wyszczególnienie	przeciętne zatrudnienie w etatach	przeciętne zatrudnienie w etatach	Zmiana 2013-2012	przeciętne zatrudnienie w osobach	przeciętne zatrudnienie w osobach	Zmiana 2013-2012
	trzy kw. 2012 1.01.2012- 30.09.2012	trzy kw. 2013 1.01.2013- 30.09.2013		trzy kw. 2012 1.01.2012- 30.09.2012	trzy kw. 2013 1.01.2013- 30.09.2013	
Spółka	24 221,0	22 688,0	-1 533,0	24 224,0	22 691,0	-1 533,0
Spółki zależne	4 070,3	3 866,8	- 203,5	4 098,3	3 891,9	-206,4
ogółem:	28 291,3	26 554,8	-1 736,5	28 322,3	26 582,9	-1 739,4

Źródło: Spółka.

Wyszczególnienie	przeciętne zatrudnienie w etatach	przeciętne zatrudnienie w etatach	Zmiana 2013-2012	przeciętne zatrudnienie w osobach	przeciętne zatrudnienie w osobach	Zmiana 2013-2012
	III kw. 2012 1.07.2012- 30.09.2012	III kw. 2013 1.07.2013- 30.09.2013		III kw. 2012 1.07.2012- 30.09.2012	III kw. 2013 1.07.2013- 30.09.2013	
Spółka	23 914,0	22 850,0	-1 064,0	23 917,0	22 853,0	-1 064,0
Spółki zależne	3 965,6	3 849,9	-115,7	4 002,1	3 869,4	-132,8
ogółem:	27 879,6	26 699,9	-1 179,7	27 919,1	26 722,4	-1 196,8

Źródło: Spółka.

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

Poniższa tabela przedstawia strukturę zatrudnienia w Grupie według podziału na stanowiska nierobotnicze oraz robotnicze na wskazane daty.

Wyszczególnienie	Liczba osób zatrudnionych na:				Zmiana od początku roku	Zmiana w kwartale
	30.09.2012	31.12.2012	30.06.2013	30.09.2013		
Stanowiska nierobotnicze	5 783,0	5 786,0	5 583,0	5 551,0	- 235,0	- 32,0
Stanowiska robotnicze:	22 146,0	21 841,0	20 924,0	21 267,0	- 574,0	343,0
zespół drużyn trakcyjnych	5 182,0	5 057,0	4 927,0	5 025,0	- 32,0	98,0
zespół drużyn manewrowych	2 465,0	2 439,0	2 352,0	2 396,0	- 43,0	44,0
zespół utrzymania i napraw taboru	5 486,0	5 342,0	5 146,0	5 255,0	- 87,0	109,0
zespół odprawy pociągów	2 322,0	2 377,0	2 397,0	2 427,0	50,0	30,0
pozostali*	6 691,0	6 626,0	6 102,0	6 164,0	- 462,0	62,0
ogółem:	27 929,0	27 627,0	26 507,0	26 818,0	- 809,0	311,0

Źródło: Spółka.

* Zawiera w szczególności pracowników zespołów: kasjerów towarowych, rewizji technicznej, przeładunkowych, utrzymania urządzeń, magazynowych.

Od początku roku do 30 września 2013 r. liczba zatrudnionych została ograniczona o 809 osób. Najliczniejsze ilościowo ograniczenie zatrudnienia dotyczyło stanowisk robotniczych pozostałych oraz stanowisk nierobotniczych, a zatem mających mniejszy wpływ na działalność operacyjną Grupy, na których zatrudnienie od początku roku ograniczono odpowiednio o 462 i 235 osób. Redukcja dotyczyła przede wszystkim PKP CARGO S.A., w której zatrudnienie od początku roku spadło o 775 osób. Wyjaśnienie dla wzrostu zatrudnienia w Grupie w III kwartale 2013 r. stanowi zmniejszenie poziomu tzw. nieświadczenia pracy, opisane poniżej. Zgodnie z postanowieniami art. 54 Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 8 września 2000 r., w przypadku wystąpienia okresowych trudności finansowych lub ograniczenia zadań w Spółce, Spółka może zwolnić pracownika z obowiązku świadczenia pracy. Zwolnienia dokonuje się na czas oznaczony, nie krótszy niż miesiąc i nie dłuższy niż rok. W okresie zwolnienia z obowiązku świadczenia pracy pracownik otrzymuje świadczenie socjalne w wysokości 60% miesięcznego ekwiwalentu pieniężnego, obliczanego jak wynagrodzenie za urlop wypoczynkowy, pomniejszone o kwotę odprowadzanych składek na ubezpieczenie emerytalne, rentowe oraz zdrowotne w części finansowanej przez ubezpieczonego. Na dzień 30 czerwca 2013 r. w spółkach Grupy łącznie 997 pracowników było zwolnionych z obowiązku świadczenia pracy. Na dzień 30 września 2013 r. liczba ta została ograniczona do 129 pracowników, ze względu na wysoki poziom przewozów notowany w końcu III i na początku IV kwartału br., co jest zjawiskiem typowym dla kolejowych przewozów towarowych.

Krótki opis sytuacji finansowej na bazie wyników ujętych w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy kapitałowej

Wyniki

Przychody z działalności operacyjnej

Największym składnikiem przychodów z działalności operacyjnej Grupy są przychody ze sprzedaży, które stanowiły 95,3% i 97,7% przychodów z działalności operacyjnej Grupy, odpowiednio w okresie 9 miesięcy 2013 i 2012 roku. Pozostałą część przychodów z działalności operacyjnej Grupy stanowią przychody ze sprzedaży towarów i materiałów, które obejmują, między innymi, sprzedaż złomu stalowego i żelaznego, jak również pozostałe przychody operacyjne Grupy obejmujące m. in. sprzedaż środków trwałych, zmianę stanu odpisów aktualizujących należności i odsetki od należności, zmianę stanu rezerw na zobowiązania.

W okresie trzech kw. 2013 roku przychody z działalności operacyjnej Grupy spadły o 332,7 mln zł, tj. o 8,6%, do poziomu 3 517,8 mln zł z 3 850,5 mln zł w okresie trzech kw. 2012 roku. Spadek przychodów z działalności operacyjnej został spowodowany spadkiem przychodów Grupy w przeliczeniu na 1 tkm (obliczanych jako iloraz łącznych przychodów ze sprzedaży Grupy i pracy przewozowej Grupy w Polsce), które wyniosły 0,15 zł w okresie 9 miesięcy 2013 roku wobec 0,17 zł w okresie 9 miesięcy 2012 roku. Spadek ten wynikał z bardzo silnej konkurencji na rynku oraz zmiany struktury przewozów (okres ten charakteryzował się znaczącym wzrostem przewozów eksportowych węgla kamiennego na długie odległości, których cechą charakterystyczną jest niższy przychód jednostkowy). Spadek przychodów Grupy w przeliczeniu na 1 tkm został częściowo skompensowany wzrostem przychodów ze sprzedaży towarów i materiałów. W okresie 9 miesięcy 2013 roku przychody ze sprzedaży towarów i materiałów wzrosły o 71,6 mln zł, tj. o 103%, do poziomu 140,9 mln zł. Powyższy wzrost wynikał przede wszystkim z transakcji sprzedaży materiałów, w tym węgla, materiałów budowlanych i innych pozycji przez Grupę (głównie PS TRADE TRANS sp. z o.o. w pierwszym półroczu 2013 roku jako usługi powiązanej z transportem). Przychód ze sprzedaży towarów i materiałów w PS TRADE TRANS sp. z o.o. wyniósł 76,0 mln zł, natomiast koszt zakupu towarów i materiałów, który został ujęty w kosztach działalności operacyjnej, to 75,0 mln zł w okresie 9 m-cy 2013 r.

Koszty działalności operacyjnej

W okresie 9 miesięcy 2013 roku koszty działalności operacyjnej Grupy spadły o 39,8 mln zł, tj. o 1,1 %, do poziomu 3 500,9 mln zł z 3 540,7 mln zł w okresie 9 miesięcy 2012 roku. Niski spadek kosztów wynikał z faktu ujęcia w kosztach świadczeń pracowniczych jednorazowych zdarzeń / kosztów wynikających z Porozumienia kończącego częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. pomiędzy Związkami Zawodowymi a PKP CARGO S.A. („Porozumienia”), podpisanego przez strony w dniu 22 sierpnia 2013 r., a także Paktu Gwarancji Pracowniczych („PGP”) podpisanego w dniu 2 września 2013 r., w łącznej kwocie 208,8 mln zł.

Poza kosztami świadczeń pracowniczych, które wzrosły o 213,9 mln zł, tj. o 19,1% w porównaniu do analogicznego okresu 2012 r. osiągając poziom 1 332,6 mln zł oraz wzrostem wartości sprzedanych towarów i materiałów o 73,6 mln zł, tj. o 161,3% do poziomu 119,2 mln zł (w związku ze wzrostem przychodów ze sprzedaży towarów materiałów), w pozostałych pozycjach kosztów działalności operacyjnej odnotowano znaczący ich spadek.

W okresie trzech kw. 2013 koszty usług obcych były niższe o 229,6 mln zł, koszty amortyzacji i odpisów aktualizujących o 37,3 mln zł, koszty zużycia surowców i materiałów o 27,4 mln zł oraz pozostałe koszty operacyjne o 23,4 mln zł.

Spadek kosztów amortyzacji (wraz z odpisami aktualizacyjnymi) o 37,3 mln zł, tj. o 11,7%, do poziomu 280,3 mln zł, wynikał głównie ze spadku kosztów amortyzacji rzeczowego majątku trwałego (o 38,2 mln zł, tj. o 12,6 %, do poziomu 265,2 mln zł), w związku z mniejszą ilością napraw okresowych taboru wykonanych w br. i ubiegłym roku.

Ograniczenie kosztów zużycia materiałów i energii o 27,4 mln zł, tj. o 4,9%, do poziomu 536,1 mln zł, wynikało głównie ze spadku zużycia paliw oraz zużycia energii elektrycznej, gazu i wody. Spadek zużycia oleju napędowego, energii osiągnięto dzięki bardziej efektywnemu prowadzeniu procesów przewozowych, m.in. wysokiemu udziałowi wykorzystania zmodernizowanych lokomotyw spalinowych.

W okresie 9 miesięcy 2013 roku koszty zużycia paliwa spadły o 25,7 mln zł, tj. o 15,3%, do poziomu 142,5 mln zł. Spadek ten był wynikiem niższej pracy przewozowo - eksploatacyjnej w trakcji spalinowej, spadkiem cen oleju napędowego oraz modernizacji lokomotyw i optymalizacji wykorzystania taboru kolejowego dzięki wprowadzeniu systemu monitoringu.

W okresie 9 miesięcy 2013 roku koszty zużycia energii elektrycznej, gazu i wody spadły o 12,6 mln zł, tj. o 4,2%, do poziomu 287,0 mln zł. Spadek ten wynikał zarówno ze spadku zużycia energii trakcyjnej przez Grupę⁴, jak i spadku przeciętnej ceny trakcyjnej energii elektrycznej⁵.

W analizowanym okresie odnotowano wzrost zużycia materiałów o 9,9 mln zł, tj. o 10,4%, głównie ze względu na montowanie zestawów monoblokowych do taboru.

W okresie 9 miesięcy 2013 roku koszty usług obcych spadły o 229,6 mln zł, tj. o 17%, do poziomu 1 122,3 mln zł. Spadek ten wynikał głównie ze spadku kosztów:

- usług transportowych o 123,6 mln zł, tj. 40,5% w wynik spadku wolumenu przewozów, w tym przewozów intermodalnych w Grupie, co z kolei wpłynęło na spadek popytu Grupy na usługi, których Grupa sama nie świadczy i które nabywa od podmiotów zewnętrznych, aby umożliwić Grupie świadczenie pełnego zakresu usług logistycznych – obejmują one usługi transportu drogowego i promowego;
- czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru o 34,1 mln zł, tj. 22,6%, w efekcie dalszej optymalizacji zasobów dzierżawionych i najmowanych nieruchomości, a także spadku czynszów wagonowych w związku z poprawą obrotu wagonów obcych na terenie RP;
- dostępu do linii zarządców infrastruktury o 28,3 mln zł, tj. 3,9% przede wszystkim w efekcie optymalizacji procesów logistycznych, co wiąże się z redukcją średnich opłat ponoszonych przez Grupę za dostęp do infrastruktury;
- usług remontowych o 14,9 mln zł, tj. 69,4%, głównie w związku z redukcją remontów nieruchomości w Spółce o 9,0 mln zł.

Zysk na działalności operacyjnej

W wyniku opisanych powyżej zmian przychodów i kosztów działalności operacyjnej zysk na działalności operacyjnej obniżył się o 292,9 mln zł, tj. o 94,5%, do poziomu 16,9 mln zł w okresie 9 miesięcy 2013 roku. Spadek zysku na działalności operacyjnej był skutkiem niższych o 8,6% przychodów operacyjnych Grupy, które nie zostały skompensowane spadkiem kosztów działalności operacyjnej wynoszącym 1,1 %, głównie w związku ze zdarzeniami jednorazowymi (PGP i Porozumienie) opisanymi wyżej. Skorygowanie wyniku na działalności operacyjnej o wpływ zdarzeń jednorazowych spowodowałoby jego ukształtowanie się na poziomie 225,7 mln zł.

⁴Spadek z 537 561 MWh w okresie 9 m-cy 2012r., do 530 516 MWh w okresie 9 m-cy 2013r.

⁵Cena energii trakcyjnej wynosiła w okresie styczeń-lipiec 2012 roku 279,50 zł/MWh, od 1 sierpnia 2012 r. 260,00 zł/MWh, a w 2013 r. 269,40 zł/MWh.

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

EBITDA

Wynik na działalności operacyjnej powiększony o amortyzację określany jako EBITDA, na skutek zdarzeń opisanych powyżej obniżył się o 330,2 mln zł, tj. o 52,6% do poziomu 297,2 mln zł w okresie 9 miesięcy 2013 roku. Wynik EBITDA skorygowany o wpływ zdarzeń jednorazowych, wyniósłby 506,0 mln zł.

Działalność finansowa

W okresie 9 miesięcy 2013 r. Grupa odnotowała stratę na działalności finansowej w wysokości 14,1 mln zł, tym samym w porównaniu do analogicznego okresu 2012 r. wynik na działalność finansowej pogorszył się o 35,7 mln zł, co było głównie efektem znacznego zmniejszenia wyniku netto z tytułu różnic kursowych. W 2012 r. notowano nadwyżkę dodatnich różnic kursowych nad ujemnymi, natomiast w okresie 9 miesięcy 2013 r. sytuacja ta się zmieniła i notowana jest nadwyżka ujemnych różnic kursowych nad dodatnimi.

Zysk przed opodatkowaniem

W okresie 9 miesięcy 2013 roku zysk przed opodatkowaniem obniżył się o 328,6 mln zł, tj. o 99,1%, do poziomu 2,8 mln zł. Spadek zysku przed opodatkowaniem wynikał zarówno ze spadku zysku z działalności operacyjnej, obciążonego kosztami zdarzeń jednorazowych, jak i ujemnym wynikiem na działalności finansowej.

Podatek dochodowy

W okresie 9 miesięcy 2013 roku Grupa wykazała podatek dochodowy w kwocie 7,6 mln zł, z czego podatek bieżący wynosił 5,1 mln zł, zaś podatek odroczony 2,5 mln zł.

Zysk netto

W okresie 9 miesięcy 2013 roku wynik netto obniżył się o 258,5 mln zł, tj. o 101,9%, a Grupa poniosła stratę w wysokości 4,8 mln zł. Skorygowany wynik netto, o wpływ zdarzeń jednorazowych, wyniósłby 164,3 mln zł.

Bilans

Istotne zmiany w zakresie pozycji bilansowych zostały odnotowane w zakresie kapitałów, gdzie na skutek decyzji Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy zmieniono wielkość oraz składowe kapitałów własnych Spółki i Grupy (szczegółowo opisane poniżej w „Pozostałych informacjach”).

Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne

	trzy kw. 2013	trzy kw. 2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %	III kw.2013	III kw.2012	Zmiana bezwzg.	Zmiana %
Marża EBITDA ¹	8,4	16,3	-7,8	-48%	-1,2	17,6	-18,9	-107%
Marża zysku netto ²	- 0,1	6,6	-6,7	-102%	-6,6	8,8	-15,5	-175%
Wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA ³	- 0,53	0,17	- 0,71	-407%	10,52	0,47	10,06	2161%
ROA ⁴	- 0,08	4,55	- 4,64	-102%	- 1,42	2,10	- 3,52	-168%
ROE ⁵	0,26	7,82	- 7,56	-97%	- 2,38	3,61	- 5,99	-166%
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁶	254,9	246,6	8,3	3%	248,9	251,0	- 2,1	-1%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁷	1 457	1 361	96	7%	1 473	1 379	94	7%
Średni czas pracy lokomotyw (godz. dziennie) ⁸	15,3	14,6	0,7	5%	15,5	14,7	0,8	5%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys.tkm/zatrudnionego) ⁹	834,7	772,2	62,5	8%	307,8	277,0	30,8	11%

Źródło: Spółka.

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 PKP CARGO w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)

⁷ Obliczony jako iloraz bruttotonokilometrów 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 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.

Wielkości wskaźników ekonomicznych odnotowane w III kwartale 2013 r., a co za tym idzie w całym okresie 9 miesięcy 2013 r. zostały obciążone ujęciem w pozycji świadczeń pracowniczych opisanych powyżej jednorazowych zdarzeń / kosztów wynikających z Porozumienia oraz z PGP. Łączne koszty z ww. tytułów zostały oszacowane na kwotę 208,8 mln zł, która obciążyła wynik na poziomie EBITDA. Wynik netto pogorszył się o 169,1 mln zł, ponieważ przedmiotowe obciążenia stanowią będą koszty uzyskania przychodów. Odpowiednio skorygowany wskaźnik ROA za trzy kw. 2013 r. wyniósłby 2,9, natomiast za III kw. 2013 r. 1,5. Skorygowany wskaźnik ROE ukształtowałby się odpowiednio na poziomie 4,8 za trzy kw. 2013 r. i 2,6 za III kw. 2013 r.

Skorygowane wskaźniki obrazują faktyczną efektywność Grupy w bieżącym roku. Ich pogorszenie w porównaniu do wielkości osiągniętych w analogicznych okresach 2013 r. wynika z niższego poziomu skorygowanego wyniku netto przede wszystkim na skutek niższych wolumenów przewozów, presji cenowej oraz odnotowanej nadwyżki ujemnych różnic kursowych nad dodatnimi (w okresie trzech kw. 2012 r. występowała nadwyżka dodatnich różnic kursowych nad ujemnymi), ale także z wyższej sumy bilansowej oraz wzrostu wartości kapitałów własnych.

Warto także podkreślić, że wskaźnik zadłużenia finansowego netto do EBITDA za okres 9 miesięcy 2013 r. osiągnął wielkość ujemną ze względu na nadwyżkę środków pieniężnych i ich ekwiwalentów oraz pozostałych krótkoterminowych aktywów finansowych nad zobowiązaniami finansowymi w kwocie 158,7 mln zł. Wysoki poziom tego wskaźnika za okres III kw. 2013 r. to efekt ww. braku zadłużenia finansowego netto oraz ujemnego nieskorygowanego wyniku EBITDA w III kw. 2013 r. na poziomie -15,1 mln zł.

Uznano, że obliczanie zannualizowanych wielkości wskaźników finansowych bazujących łącznie na danych wynikowych i bilansowych w związku z powyższym jednorazowym zdarzeniem obciążającym wyniki III kw. 2013 r. jest niezasadne.

W zakresie kluczowych wskaźników operacyjnych, dzięki stale prowadzonej optymalizacji, w ciągu 9 miesięcy 2013 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2012 r. osiągnięto:

- zwiększenie średniodobowego przebiegu lokomotyw o 8,3 km/dobę z 246,6 km/dobę do 254,9 km/dobę (w III kw. odnotowano wartości nieznacznie niższe niż w III kw. 2012 r.),
- podwyższenie średniej masy brutto pociągu na lokomotywę z 1361 ton do 1457 ton, czyli o 96 ton,
- zwiększenie średniodobowego czasu pracy lokomotyw z 14,6 godz./dobę do 15,3 godz./dobę, czyli o 0,7 godz./dobę,
- wzrost pracy przewozowej na zatrudnionego z 772,2 tys.tkm/zatrudnionego do 834,7 tys.tkm/zatrudnionego, tj. o 62,5 tys.tkm/zatrudnionego.

Emisje, wykup i spłaty dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych

W okresie objętym Skonsolidowanym Raportem Kwartalnym w PKP CARGO S.A. nie wystąpiła emisja, wykup i spłata dłużnych papierów wartościowych.

W okresie objętym sprawozdaniem finansowym wystąpiły natomiast następujące zmiany w kapitale zakładowym Spółki (dot. kapitałowych papierów wartościowych):

- podniesienie kapitału zakładowego Spółki o kwotę 1.000,00 złotych (poprzez emisję 1 akcji serii L) o cenie emisyjnej 117.080.467,00 złotych; różnica pomiędzy wartością emisyjną a wartością nominalną akcji (w kwocie 117.079.467,00 złotych) przekazano na kapitał zapasowy Spółki; akcja zostaje objęta przez PKP S.A. i pokryta aportem rzeczowego majątku trwałego (nieruchomości),
- obniżenie kapitału zakładowego o kwotę 722.300.250,00 złotych poprzez zmniejszenie wartości nominalnej akcji z 1.000 złotych na 750 złotych; z tej kwoty 582.317.761,62 złotych zostało przekazane na pokrycie strat z lat ubiegłych (w sprawozdaniach finansowych przygotowywanych zgodnie z PSR), a pozostała kwota (139.982.488,38 złotych) została przeniesiona na kapitał rezerwowy (z przeznaczeniem na pokrycie ewentualnych strat z przyszłych okresów sprawozdawczych),
- podział akcji Spółki (split) w stosunku 1:15 (jeden do piętnastu) poprzez ustalenie nowej wartości nominalnej jednej akcji Spółki w wysokości 50 złotych w miejsce dotychczasowej wartości nominalnej jednej akcji wynoszącej 750 złotych oraz proporcjonalne zwiększenie ogólnej liczby akcji Spółki w ten sposób, że każda jedna akcja Spółki o wartości nominalnej 750 złotych została wymieniona na 15 akcji Spółki o wartości nominalnej 50 złotych każda. W wyniku dokonanej podziału kapitał zakładowy Spółki dzieli się na 43.338.015 akcji.

GRUPA KAPITAŁOWA PKP CARGO SKONSOLIDOWANY RAPORT KWARTALNY ZA TRZY KWARTAŁY 2013 ROKU

W dniu 8 lipca 2013 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło uchwałę w sprawie scalenia serii akcji. W wyniku podjętej uchwały wszystkie serie akcji Spółki, za wyjątkiem akcji serii L zostały scalone poprzez oznaczenie nową serią A. Oznaczenie akcji serii L zostało zmienione na akcję serii B. W wyniku dokonanej zmiany kapitał zakładowy Spółki dzieli się na 43.338.000 akcji zwykłych na okaziciela serii A oraz 15 akcji zwykłych imiennych serii B.

Powyższe zmiany zostały zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym w dniu 2 października 2013 roku.

Wypłacone lub zadeklarowane dywidendy

W okresie objętym sprawozdaniem finansowym PKP CARGO S.A. nie dokonywała wypłat z tytułu dywidendy na rzecz Akcjonariuszy.

Spółka uzyskała natomiast jednostkowe przychody z tytułu dywidend od spółek, w których posiada udziały. Wielkości otrzymane przez PKP CARGO S.A. do dnia 30.09.2013 r. przedstawiono poniżej:

Lp.	Nazwa Spółki	kwota
1	PKP CARGO International a.s.	57 897,48 EUR
2	WAGREM sp. z o.o.	126 130,11 zł
3	PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.	3 692 424,70 zł
4	PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	3 919 171,06 zł
5	SPEDKOKS	43 760,00 zł
6	PS TRADE TRANS Sp. z o.o.	1 389 000,00 zł
7	PKP CARGO WAGON - KRAKÓW Sp. z o.o.	332 021,48 zł
8	PKP CARGO WAGON - TARNOWSKIE GÓRY Sp. z o.o.	1 031 389,96 zł
9	Cosco Poland Sp. z o.o.	86 878,25 zł
10	Pol Rail srl.	39 734,17 EUR*

Źródło: Spółka.

Kwota 39 734,17 EUR stanowi I transzę wypłaty dywidendy od spółki Pol Rail srl. Druga transza w kwocie 39 734,17 EUR ma być wpłacona w terminie do 31.12.2013 r.

Dywidendy pobrane od: WAGREM sp. z o.o., PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., PKP CARGO WAGON - KRAKÓW sp. z o.o., PKP CARGO WAGON - TARNOWSKIE GÓRY sp. z o.o. oraz PS TRADE TRANS sp. z o.o. (w części przypadającej PKP CARGO S.A.) zostały wyeliminowane w ramach wyłączeń konsolidacyjnych.

Istotne zdarzenia mające miejsce w trakcie zakończonego okresu śródrocznego, mające znaczący wpływ na działalność Grupy kapitałowej

W maju 2013 r. Spółka podpisała umowę na wykonanie modernizacji 30 sztuk lokomotyw spalinowych serii SM48. Zgodnie z harmonogramem modernizacja lokomotyw ma zostać zrealizowana do 2016 r.

Dnia 22 sierpnia 2013 r. podpisane zostało pomiędzy organizacjami związkowymi a PKP CARGO S.A. Porozumienie kończące częściowo spór zbiorowy z dnia 10 czerwca 2013 r. W ramach porozumienia Spółka zobowiązała się do wypłaty jednorazowej premii uznaniowej w wysokości przeciętnie 1300 zł brutto, a także do podpisania PGP w uzgodnionej treści. Dnia 2 września 2013 roku został podpisany PGP. Pracownicy Spółki oraz pracownicy spółek taborowych z Grupy kapitałowej PKP CARGO w ramach PGP otrzymają jednorazowe świadczenie w formie akcji. Szacowany łączny koszt premii prywatyzacyjnej wynikającej z PGP oraz wynikającej z Porozumienia jednorazowej premii uznaniowej wraz z obowiązkowymi składkami dla pracowników PKP CARGO S.A. to 194 mln zł, natomiast dla spółek taborowych to 14,8 mln zł.

Dnia 6 września 2013 r. zawarto z BNP Paribas Bank Polska S.A. umowę o udostępnienie linii gwarancyjnej do maksymalnej kwoty 20 mln zł. Z limitu na gwarancje będzie korzystać PKP CARGO S.A. oraz spółki z Grupy, które zawrą trójstronne porozumienie. Przedmiotem porozumienia jest udzielanie przez BNP Paribas Bank Polska S.A. gwarancji na zlecenie PKP CARGO S.A. w imieniu spółek.

Dnia 25 września 2013 r. PKP CARGO S.A. zamówiła 330 wagonów platform przeznaczonych do transportu kontenerów, które będą dostarczane partiami w terminie do 360 dni kalendarzowych od daty zawarcia umowy.

Istotne zdarzenia następujące po zakończeniu okresu śródrocznego, nieujęte w sprawozdaniu za dany okres śródroczny, mogące w znaczący sposób wpłynąć na przyszłe wyniki finansowe Grupy Kapitałowej

Spółka zależna CARGOSPED sp. z o.o. dokonała wcześniejszej spłaty kredytu zaciągniętego w sierpniu 2010 r. na okres 10 lat. Kredyt ten został refinansowany zawartą w październiku 2013r. umową pożyczki z PKP CARGO S.A. z terminem spłaty do marca 2015 r.

W dniu 9 października 2013 roku Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o. wyraziło zgodę na nabycie przez spółkę od PKP CARGO S.A. prawa użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych w postaci działek o numerach: 363/22, 363/23, 363/32, 363/33, 363/34, 363/35, 363/36, 363/38, 363/41, 363/115, 363/116 położonych na WOC w Małaszewiczach Małych, w celu budowy Terminala Przeładunkowo-Składowego. Na dzień Skonsolidowanego raportu kwartalnego umowa formalnie nie została jeszcze zawarta.

W dniu 18 października 2013 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. podjęło Uchwałę Nr 63/2013 r. w sprawie podziału Spółki poprzez przeniesienie części majątku PKP CARGO S.A. na spółkę Windykacja Kolejowa sp. z o.o. w zamian za udziały Spółki nowo zawiązanej, które obejmie jedyny akcjonariusz PKP CARGO S.A. tj. PKP S.A. Przedmiotem jej działalności będzie dochodzenie roszczeń odszkodowawczych oraz związanych z nimi pozostałymi roszczeniami przysługującymi PKP CARGO S.A. w stosunku do Skarbu Państwa Rzeczypospolitej Polskiej, w związku z wadliwą implementacją do krajowego porządku prawnego dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r., oraz innych roszczeń przysługujących PKP CARGO S.A. w stosunku do Skarbu Państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego.

W dniu 24 października 2013 r. Spółka podpisała aneks do umowy o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej zadania „Budowa i wyposażenie kolejowego terminala intermodalnego na stacji Poznań Franowo etap 1A”, określający termin realizacji, wartość projektu oraz kwotę dofinansowania (maksymalna wartość dofinansowania zadania może wynieść 9,4 mln zł).

W dniu 24 października 2013 r. Spółka podpisała umowę o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektu pt. Zakup i dostawa nowobudowanych wagonów platform 80' do przewozu kontenerów. W ramach projektu PKP CARGO S.A. dokona zakupu 330 platform kontenerowych 80' serii Sggrss na podstawie ww. umowy zawartej w dniu 25 września 2013 r. z wykonawcą wybranym w trybie przetargu nieograniczonego - Europejskim Konsorcjum kolejowym Wagon sp. z o.o. Wartość netto umowy dostawy wagonów wynosi 94,9 mln zł. Maksymalna wartość dofinansowania projektu z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wyniesie 28,5 mln zł.

Dnia 30 października 2013 r. PKP CARGO S.A. zadebiutowała na Gieldzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Oferta publiczna Spółki o wartości 1,42 mld zł to największa od początku 2013 r. oferta publiczna w Polsce oraz pierwsza z sukcesem uplasowana oferta akcji narodowego kolejowego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej. Historyczne otwarcie notowań akcji pierwszej giełdowej spółki z Grupy PKP nastąpiło po cenie 80,20 zł, co stanowiło wzrost o ok. 18% w stosunku do ceny sprzedaży w ofercie publicznej, tj. 68 zł za akcję.

Po przeprowadzeniu na wniosek PKP PLK S.A. postępowania administracyjnego, w związku ze złożonym projektem stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy pociągów 2013/2014, obowiązujący od dnia 15 grudnia 2013 r. Prezes UTK wydał w dniu 8 listopada 2013 r. decyzję Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 zatwierdzającą stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. Średnia stawka sieciowa na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 ulega obniżeniu o 2,29 zł/pocmk, tj. o 20,4 %, w odniesieniu do obowiązującej na rozkład jazdy 2012/2013 – z 11,21 zł/pocmk do 8,92 zł/pocmk.⁶

Czynniki, które w ocenie Emitenta będą miały wpływ na osiągnięte wyniki w perspektywie co najmniej kolejnego kwartału

Grupa prowadzi swoją działalność głównie w Polsce, której gospodarka w ostatnich latach charakteryzuje się jedną z najwyższych stóp wzrostu gospodarczego w Europie i jej rozwój jest wspierany przez środki pomocowe UE przeznaczone głównie na rozwój infrastrukturalny. Istnieje pozytywna korelacja pomiędzy rynkiem kolejowych przewozów towarowych a rozwojem gospodarczym.

Polska jest jedynym krajem UE, który wykazał wzrost PKB w każdym roku w okresie 2009 – 2012. Według prognoz EBOR, wzrost PKB w Polsce w 2013 i 2014 szacowany jest na poziomie odpowiednio, 1,2% i 2,0%, co stanowi wartości wyższe niż prognozowane dla innych krajów w regionie Europy Środkowej i Wschodniej. Oczekiwany powrót do szybszego tempa wzrostu gospodarki w Polsce powinien wywrzeć pozytywny wpływ na popyt na usługi kolejowych przewozów towarowych.

Również inne instytucje finansowe, przedstawiające prognozy makroekonomiczne, wskazują na poprawę koniunktury gospodarczej w Polsce, a w konsekwencji na poprawę dynamiki wzrostu PKB w III i IV kwartale 2013 r. oraz w 2014r.

I tak:

- Citi podwyższył prognozę wzrostu PKB Polski w 2014 r. z 2,8% do 3,1% z powodu ostatnich danych oraz proponowanych przez rząd zmian w systemie emerytalnym,⁷
- w ocenie HSBC gospodarka polska w 2014 r. urośnie, nie o 2,3%, lecz o 2,6% - weryfikację prognozy tłumaczono zmianami w polityce fiskalnej,⁸
- Bank of America Merrill Lynch podniósł w październiku prognozę wzrostu PKB dla Polski na 2014 r. z 2,2% do 2,4 % uznając, że perspektywa dla inwestycji publicznych poprawiła się.⁹

⁶ <http://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/3684.Prezes-UTK-wydal-decyzje-zatwierdzajaca-stawki-jednostkowe-oplat-za-dostep-do-in.html>

⁷ Ekonomia.ryb.pl/artykul/1053840.html 3.10.2013r.

⁸ Jw.

⁹ Biznes.interia.pl 21.10.2013r.

Mając powyższe na względzie należy uznać, że prognoza wzrostu PKB założona w projekcie budżetu w wysokości 2,5% jest zbliżona do przewidywań rynkowych, a zatem realna. Sam budżet, bazując na trafnych założeniach winien być realizowany również w zakresie inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z UE, tak istotnych dla transportu kolejowego w Polsce.

Zgodnie z projektem budżetu UE na lata 2014–2020, pula środków przeznaczonych dla Polski wzrośnie w porównaniu do sumy środków otrzymanych w latach 2007–2013, a znaczna ich część zostanie przeznaczona na dalszy rozwój infrastruktury zarówno budowę dróg, jak i linii kolejowych.

Grupa PKP CARGO powinna nadal odnosić korzyści z polityki UE. Projekt wieloletniego programu inwestycji kolejowych opublikowany przez Ministerstwo Transportu w grudniu 2012 roku przewiduje, że inwestycje w infrastrukturę kolejową wyniosą 31,6 mld zł w latach 2012–2015. Chociaż inwestycje w infrastrukturę kolejową generują niższy popyt na transport kruszyw i materiałów budowlanych niż inwestycje w infrastrukturę drogową, oczekuje się, że spowodują wzrost efektywności infrastruktury kolejowej oraz średniej prędkości handlowej. W konsekwencji, oczekuje się, że powyższe inwestycje spowodują zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem transportu drogowego.

Grupa notuje pozytywną tendencję wzrostową w zakresie przewozów. Szczególnie odczuwalne jest to w zakresie przewozów kruszyw i materiałów budowlanych, gdzie po trudnym I półroczu, a w szczególności I kwartale, III kwartał okazał się być nie tylko lepszym niż poprzednie kwartały 2013 r., ale również niż III kwartał roku ubiegłego. Dużą dynamikę w stosunku do roku poprzedniego charakteryzują także przewozy paliw stałych, w tym węgla kamiennego.

Z realizowanych obecnie zamówień wynika, że taka sytuacja powinna się utrzymywać co najmniej w perspektywie krótkoterminowej.¹⁰ Pozytywne opinie oraz fakt ożywienia gospodarczego potwierdzają także eksperci. Np. JP Morgan w reakcji na wyniki PKB za II kw. 2013 r. podwyższył średnioroczną prognozę wzrostu PKB dla Polski do 1,2% z wcześniejszego poziomu 1%.¹¹ Według Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową tempo wzrostu PKB w 2013 roku wyniesie w Polsce 1,2%.

Istotna jest także poprawa nastrojów dotyczących polskiego przemysłu wśród uczestników tego rynku. We wrześniu PMI¹² osiągnął poziom 53,1 pkt, a za cały kwartał wyniósł 52,3 pkt, co jest najlepszym wynikiem od II kwartału 2011 roku.

Podkreślić należy, że we wrześniu trzeci miesiąc z rzędu polski indeks PMI rósł w przedziale powyżej poziomu 50 pkt uznawanego za granicę poprawy i pogorszenia sytuacji w sektorze przemysłowym.¹³

¹⁰ Należy jedynie pamiętać, że rynek przewozów towarowych charakteryzuje się niższymi wielkościami w grudniu.

¹¹ Biznes.interia.pl 14.08.2013r.

¹² *Payment Morality Index, PMI*

¹³ <http://finanse.wp.pl/id,65,gielida-wskaznik.html?icaid=111923>

Niniejszy Skonsolidowany Raport Kwartalny został autoryzowany przez Zarząd PKP CARGO S.A. w dniu 14 listopada 2013 r.

.....
Łukasz Boroń
Prezes Zarząd

.....
Adam Purwin
Członek Zarządu

.....
Sylwester Sigiel
Członek Zarządu