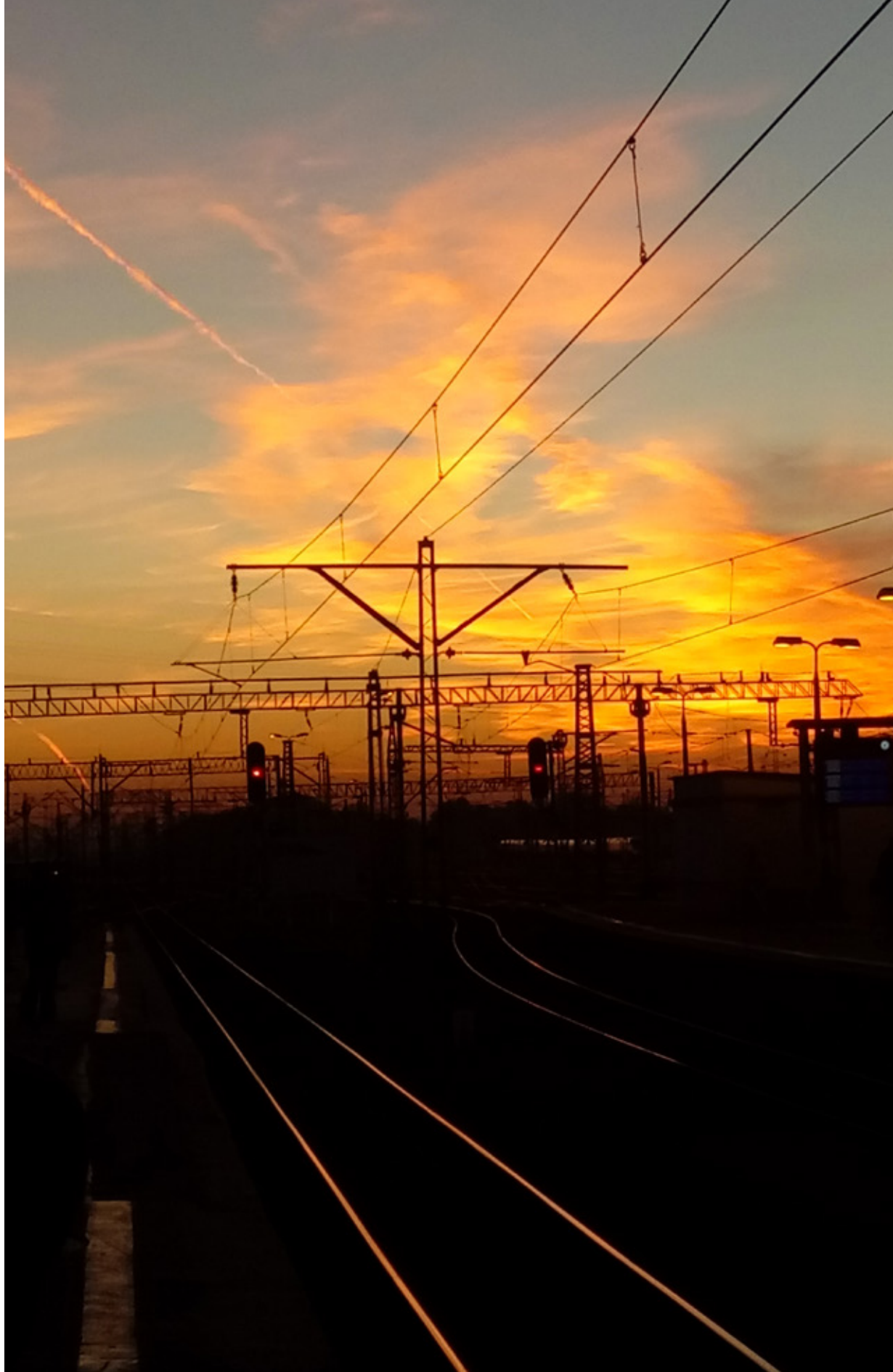


Raport roczny 2017



Raport roczny 2017



Spis treści

5 Słowo wstępne

7 Sprawozdanie z działalności Spółek Grupy PKP

8 ○ GRUPA PKP

22 ○ PKP S.A.

32 ○ PKP Polskie Linie Kolejowe

42 ○ PKP CARGO

52 ○ PKP Intercity

64 ○ PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa

72 ○ PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście

84 ○ PKP Informatyka

94 ○ Xcity Investment

102 ○ PKP Budownictwo

110 Działania w zakresie społecznej odpowiedzialności biznesu

120 Badania na potrzeby zarządzania jakością świadczonych usług

125 Podsumowanie



Słowo wstępne

Szanowni Państwo,

oddajemy w Państwa ręce kolejną edycję raportu rocznego, w której wraz z zarządami spółek działających pod marką PKP dokonaliśmy podsumowania 2017 roku.

W opracowaniu znajdziecie Państwo między innymi dane dotyczące wyników finansowych osiągniętych przez Grupę PKP i poszczególne Spółki, informacje o największych w historii programach inwestycyjnych obejmujących modernizację infrastruktury kolejowej, dworców, parku taboru czy rozwoju sektorów wspomagających całą naszą branżę, takich jak teleinformatyka.

Tradycyjnie w dokumencie ujęte zostały także informacje o profilach działalności podmiotów tworzących Grupę PKP, ich majątku i strategii zarządzania nim, zatrudnieniu, kadrze zarządzającej oraz organach nadzorczych. W raporcie przeczytacie Państwo również o spotecznych aspektach działalności Grupy. Istotną częścią sprawozdania rocznego jest przegląd najważniejszych wydarzeń z życia kolejowych Spółek. Jako że Grupa PKP jest jednym z największych polskich pracodawców i jednym z największych w Europie podmiotów konsoolidujących transport kolejowy, to kondycja

całego sektora kolejowego w pierwszej kolejności postrzegana jest przede wszystkim poprzez aktywność Spółek tworzących właśnie Polskie Koleje Państwowe. Mówiąc wprost: to, w jaki sposób mówi się o nas, ma przełożenie na to, w jaki sposób mówi się o całej branży kolejowej. Z pełnym przekonaniem mogę powiedzieć, że po latach stagnacji polskie koleje odzyskują należną im pozycję i znaczenie dla narodowej i europejskiej gospodarki. Nie byłoby to możliwe bez odpowiednio prowadzonej polityki rządu, dla którego rozwój komunikacji szynowej jest niezbędnym warunkiem do tworzenia w kraju systemu zrównoważonego transportu. Polscy kolejarze doskonale wykorzystują także korzystny przebieg ważnych szlaków handlowych, łączyących m.in. Europę z Azją.

Więcej informacji o tym, w jaki sposób tworzymy kolej nowoczesną, przyjazną pasażerowi i atrakcyjną dla klientów biznesowych, znajdziecie Państwo na kolejnych stronach dokumentu. Zachęcam Państwa do zapoznania się z raportem i życzę przyjemnej lektury.


Krzysztof Mamiński
prezes zarządu PKP S.A.

Warszawa, 1 września 2018 r.*

* Składy osobowe Zarządów i Rad Nadzorczych Spółek aktualne na dzień 1 września 2018 r.



Sprawozdanie z działalności Spółek Grupy PKP

1

Grupa PKP

Grupa PKP łączy służbę publiczną z działaniem charakterystycznym dla nowoczesnego przedsiębiorstwa funkcjonującego w gospodarce rynkowej. Jest jednym z największych polskich pracodawców i czwartą co do wielkości europejską grupą skupiającą spółki kolejowe. Reprezentowana jest we wszystkich międzynarodowych organizacjach kolejowych. Misją Spółek Grupy PKP jest budowa zaufania i poprawa wizerunku kolei, a więc zwiększenie roli transportu kolejowego w Polsce na wzór nowoczesnych kolei działających w Europie.

1.1 O Grupie PKP

Grupa PKP powstała w 2001 roku w następstwie procesu restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Proces ten miał na celu rozgraniczenie działalności przewozowej od zarządzania liniami kolejowymi oraz wyodrębnienie samodzielnych podmiotów prawa handlowego w pomocniczych dziedzinach działalności.

W dniu 1 stycznia 2001 roku utworzona została Spółka Polskie Koleje Państwowe S.A., która wstąpiła w prawa i obowiązki swojego poprzednika. Jedynym jej akcjonariuszem jest Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego ds. transportu. Ze struktur PKP S.A., na podstawie Ustawy z dnia 6 lipca 1995 roku o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe i Ustawy z dnia 8 września 2000 roku

o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, w 2001 roku zostały wyodrębnione spółki, tworzące Grupę PKP, do prowadzenia działalności w zakresie:

- ▶ kolejowych przewozów pasażerskich: PKP Intercity Sp. z o.o. (od 2008 roku PKP Intercity S.A.), PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- ▶ kolejowych przewozów towarowych: PKP CARGO S.A.;
- ▶ zarządzania liniami kolejowymi: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- ▶ zarządzania lokalnymi liniami kolejowymi i prowadzenia na nich przewozów: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. i PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. (w zakresie przewozów pasażerskich) oraz PKP Linia

Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. (w zakresie przewozów towarowych);

- ▶ wspomaganie działalności podstawowej: PKP Energetyka Sp. z o.o. (od 2009 roku PKP Energetyka S.A.), PKP Informatyka Sp. z o.o. i Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o. (od 2010 roku TK Telekom Sp. z o.o. [dalej TK Telekom]);
- ▶ ponadto utworzono:
 - ▶ dziewięć spółek realizujących usługi w zakresie remontu i napraw infrastruktury oraz dwie spółki do remontów wagonów,
 - ▶ trzy spółki działające w pomocniczych obszarach działalności takich jak: szkolenia (CS Szkolenie i Doradztwo Sp. z o.o.), farmacja (Farmacja Kolejowa Sp. z o.o.) i zaopatrzenie (Ferpol Sp. z o.o.),
 - ▶ pięć spółek działających w obszarach towarzyszących działalności kolejowej (trzy drukarnie kolejowe, Natura Tour Sp. z o.o. – spółkę świadczącą usługi czasowo-turystyczne oraz Polskie Koleje Linowe Sp. z o.o. – spółkę świadczącą usługi w zakresie górskich kolei linowych).

PKP S.A. wniosła do utworzonych spółek składniki majątku ruchomego. Majątek nieruchomy, głównie z uwagi na jego

nieregulowany stan prawny, został spółkom wydzierżawiony i następnie wnoszony w miarę postępującego procesu regulowania stanu prawnego.

W dniu 20 stycznia 2014 roku została utworzona Spółka TK Budownictwo Sp. z o.o. (od 2015 roku PKP Budownictwo Sp. z o.o.) prowadząca działalność w zakresie m.in. budowy, eksploatacji, utrzymania oraz konserwacji sieci telekomunikacyjnych, systemów teletechnicznych i wdrożeń teleinformatycznych. Spółka jest operatorem usług telekomunikacyjnych.

Xcity Investment Sp. z o.o. została utworzona 5 września 2014 roku pod firmą SPV Nieruchomości 100 Sp. z o.o. Spółka prowadzi działalność operacyjną od początku 2015 roku i jej podstawowym zadaniem jest przygotowanie i realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych w celu zagospodarowania nieruchomości PKP S.A.

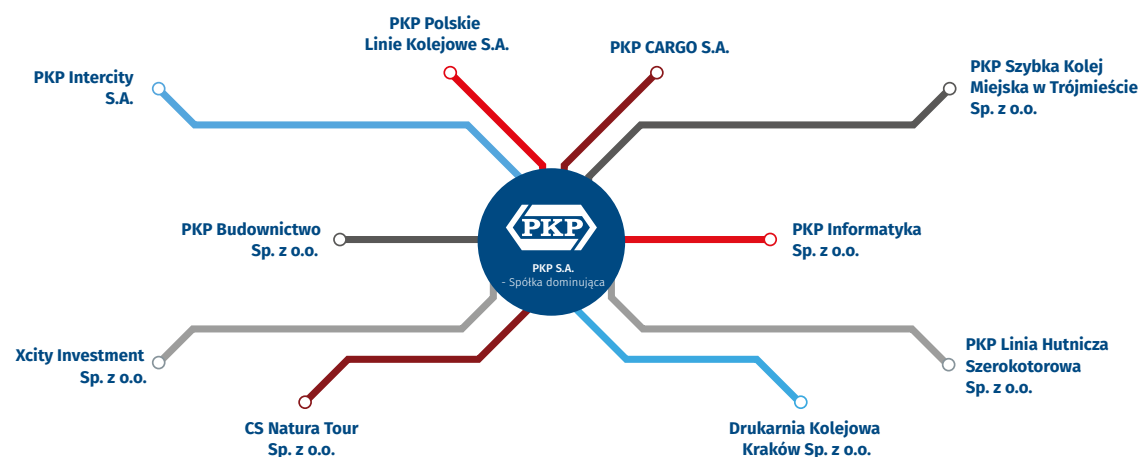
W wyniku przeprowadzonych zmian właścicielskich, w tym procesów prywatyzacyjnych, akwizycyjnych oraz restrukturyzacyjnych, na koniec 2017 roku Grupę PKP tworzyły:

- ▶ Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (dalej PKP S.A.) – spółka dominująca;
- ▶ PKP Intercity S.A. (dalej PKP Intercity) i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (także zarządcą infrastruktury

linii 250, dalej PKP SKM) – spółki operatorskie obsługujące rynek przewozów pasażerskich;

- ▶ PKP CARGO S.A. (dalej PKP CARGO) i PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. (także zarządcą infrastruktury linii 65 – szerokotorowej, dalej PKP LHS) – spółki operatorskie obsługujące rynek przewozów towarowych;
- ▶ PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PLK) – spółka zarządzająca liniami kolejowymi normalnotorowymi;
- ▶ PKP Informatyka Sp. z o.o. (dalej PKP Informatyka) – spółka oferująca usługi informatyczne dla branży kolejowej;
- ▶ PKP Budownictwo Sp. z o.o. (dalej PKP Budownictwo) – spółka oferująca usługi budowlane i instalacyjne z zakresu teletechniki, utrzymania oraz konserwacji sieci teletechnicznych;
- ▶ Xcity Investment Sp. z o.o. (dalej Xcity Investment) – spółka zajmująca się zarządzaniem nieruchomościami oraz przygotowaniem i realizacją komercyjnych projektów deweloperskich;
- ▶ CS Natura Tour Sp. z o.o., Drukarnia Kolejowa Sp. z o.o. – spółki działające w obszarach niezwiązanych z przewozami kolejowymi.

Schemat Grupy PKP na koniec 2017 roku



Skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy PKP za 2017 rok obejmowało dane finansowe 16 jednostek, w tym siedmiu Spółek bezpośrednio powiązanych z PKP S.A., dwóch Spółek zależnych od PKP CARGO oraz sześciu spółek wchodzących w skład Grupy AWT i objętych konsolidacją

na szczeblu ich spółki dominującej – PKP CARGO. Spółki te były konsolidowane metodą pełną. Dodatkowo PKP S.A. było udziałowcem mniejszościowym w PLK, co miało wpływ na konsolidowanie tego podmiotu metodą praw własności.

Raport opisuje skonsolidowane dane finansowe, w dalszej części przechodząc do danych jednostkowych poszczególnych spółek. W opisie spółek uwzględniono podmioty z Grupy PKP, które zostały objęte skonsolidowanym sprawozdaniem oraz PLK.



1.2 Finanse

W 2017 roku Grupa PKP kontynuowała proces optymalizacji celem dostosowania posiadanych zasobów do rzeczywistych potrzeb. Działania ukierunkowane były m.in. na rozszerzenie obszarów działalności, jak również wykorzystanie aktualnej koniunktury gospodarczej, głównie w spółkach przewozowych. Efektem prowadzonych działań jest zaobserwowana poprawa wyników finansowych.

Skonsolidowany rachunek zysków i strat w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016*	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	7 983,2	8 501,4	518,2	6,5%
Koszty działalności operacyjnej	7 907,8	8 098,6	190,8	2,4%
Wynik ze sprzedaży	75,4	402,8	327,4	434,2%
<i>Marża wyniku na sprzedaży</i>	0,9%	4,7%	+3,8 p.p.	–
Pozostałe przychody operacyjne	769,5	722,8	–46,7	–6,1%
Pozostałe koszty operacyjne	536,9	451,7	–85,2	–15,9%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	232,6	271,1	38,5	16,6%
EBIT	308,0	673,9	365,9	118,8%
EBITDA	1 053,2	1 423,7	370,5	35,2%
<i>Marża EBITDA</i>	13,2%	16,7%	+3,5 p.p.	–
Przychody finansowe	131,5	185,1	53,6	40,8%
Koszty finansowe	307,8	245,2	–62,6	–20,3%
Wynik na działalności finansowej	–176,3	–60,1	116,2	–
Zysk (strata) na działalności gospodarczej	131,7	613,8	482,1	366,1%
Odpis ujemnej wartości firmy	–14,6	–14,9	–0,3	–
Zysk (strata) z udziałów w jednostkach wycenianych MPW	–11,0	105,7	116,7	–
Zysk (strata) brutto	135,3	734,4	599,1	442,8%
Podatek dochodowy	29,3	84,9	55,6	189,8%
Zysk (strata) udziałowców mniejszościowych	64,3	3,4	–60,9	–94,7%
Zysk (strata) netto	170,3	652,9	482,6	283,4%
<i>Rentowność netto</i>	2,1%	7,7%	+5,6 p.p.	–

* Dane przekształcone w celu zapewnienia porównywalności.

Grupa PKP zamknęła 2017 rok zyskiem na sprzedaży wynoszącym 402,8 mln zł, co stanowiło wzrost w stosunku do roku poprzedniego o 327,4 mln zł, w głównej mierze wywołany wyższą sprzedażą usług transportowych.

W porównaniu do 2016 roku, Grupa PKP zrealizowała wyższe o 6,5% przychody netto ze sprzedaży sięgające poziomu 8 501,4 mln zł. Dominującą pozycję w strukturze utrzymywały przychody ze sprzedaży usług transportowych (7 291,0 mln zł), z czego 63,1% pochodziło z przewozów towarowych, zaś pozostałe 36,9% z przewozów pasażerskich.

W 2017 roku szereg Spółek z Grupy PKP osiągnęło wyższy poziom przewozów masy towarowej, co w bezpośredni sposób przełożyło się na zwiększenie przychodów przewozowych o 874,1 mln zł. PKP CARGO zanotowało wzrost przychodów przewozowych w następstwie przewiezienia wyższej o 8,3%, masy towarów. Również takie spółki jak PKP LHS oraz PKP CARGO SERVICE

wypracowały wyższy przewóz ładunków odpowiednio o 1,1% oraz 93,2%. Spadek przewozów w porównaniu do 2016 roku odnotowano jedynie w Grupie AWT.

W porównaniu do 2016 roku przychody przewozowe przewoźników pasażerskich uległy zwiększeniu o 161,9 mln zł, tj. o 6,4%. Za wygenerowany wzrost odpowiadała głównie spółka PKP Intercity – zwiększona oferta przewozowa oraz krótszy czas przejazdów wpłynęły na przewiezienie większej o 11,2% liczby podróży. Dodatkowo Spółka otrzymała wyższą dotację do przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych z budżetu państwa. Z kolei PKP SKM zanotowała wzrost przychodów przewozowych na skutek przyrostu liczby pasażerów o 1,1% spowodowanego większym zainteresowaniem pasażerów usługami Spółki (w tym głównie na liniach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej [dalej PKM]) oraz wprowadzenia podwyżki cen biletów.

Wyższy poziom dofinansowania przewozów pasażerskich z budżetu państwa

o 40,4 mln zł spowodowany był głównie przewiezieniem większej liczby podróży (wzrost dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich w celu wyrównania utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów). Dodatkowo PKP Intercity otrzymało wyższą dotację do przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych na skutek wzrostu liczby połączeń objętych dofinansowaniem.

Spadek przychodów ze sprzedaży pozostałych usług o 537,1 mln zł był konsekwencją niższych przychodów ze sprzedaży pozostałych usług m.in. w PKP CARGO, Grupie AWT, PKP Informatyka oraz PKP CARGO CONNECT.

Wzrost przychodów netto ze sprzedaży towarów i materiałów to w głównej mierze efekt wyższych przychodów związanych ze zbywaniem złomu pochodzącego z likwidacji zbędnych składników majątku trwałego w PKP S.A.

Koszty działalności operacyjnej w 2017 roku ukształtowały się na poziomie 8 098,6 mln zł, tj. wyższym niż w 2016 roku o 190,8 mln zł. Wzrost dotyczył przede wszystkim wzrostu kosztów usług obcych o 3,0% (głównie w następstwie większych kosztów dostępu do tras kolejowych oraz kosztów usług transportowych

i spedycyjnych w efekcie wzrostu wykończenia usług w tym zakresie), zużycia materiałów i energii o 5,1% (wzrost zrealizowanej pracy eksploatacyjnej przez PKP CARGO i PKP Intercity implikował większe zużycie paliwa i energii trakcyjnej), kosztów pracy (w wyniku wyższych kosztów wynagrodzeń bezosobowych i nagród jubileuszowych,

a także ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń socjalnych) oraz amortyzacji. Jednocześnie Grupa PKP odnotowała spadek pozostałych kosztów rodzajowych o 20,1%, podatków i opłat o 4,6% oraz wartości sprzedanych towarów i materiałów o 42,9%.

Skonsolidowane przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody ze sprzedaży ogółem	7 983,2	8 501,4	518,2	6,5%
Przychody netto ze sprzedaży produktów i usług, w tym:	7 926,2	8 425,1	498,9	6,3%
Ze sprzedaży usług transportowych, z tego:	6 255,0	7 291,0	1 036,0	16,6%
Z przewozu towarów	3 727,3	4 601,4	874,1	23,5%
Z przewozu osób, w tym:	2 527,7	2 689,6	161,9	6,4%
Dotacje z budżetu państwa	821,5	861,9	40,4	4,9%
Ze sprzedaży pozostałych usług	1 671,2	1 134,1	-537,1	-32,1%
Zmiana stanu produktów	-0,1	0,0	0,1	-
Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby	26,7	32,7	6,0	22,4%
Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	30,4	43,6	13,2	43,4%

Skonsolidowane koszty operacyjne w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Koszty operacyjne ogółem	7 907,8	8 098,6	190,8	2,4%
Amortyzacja	745,2	749,8	4,6	0,6%
Zużycie materiałów i energii	1 342,8	1 411,5	68,7	5,1%
Usługi obce	3 139,6	3 234,0	94,4	3,0%
Podatki i opłaty	218,6	208,5	-10,1	-4,6%
Wynagrodzenia	1 868,2	1 904,7	36,5	2,0%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	474,1	499,1	25,0	5,3%
Pozostałe koszty rodzajowe	100,4	80,2	-20,2	-20,1%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	18,9	10,8	-8,1	-42,9%

Jednocześnie Grupa PKP odnotowała zysk na pozostałej działalności operacyjnej w wysokości 271,1 mln zł (wyższy w porównaniu do 2016 roku o 16,6%), będący głównie efektem niższych niż w 2016 roku pozostałych kosztów operacyjnych. Niższy zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych (osiągnięty na skutek mniejszej sprzedaży odnotowanej przez PKP S.A. w związku z niższą wartością sprzedanych nieruchomości), niższe przychody z tytułu aktualizacji wartości aktywów niefinansowych (głównie środków trwałych w budowie i należności w PKP S.A.), a także niższe przychody z tytułu rozliczenia dotacji inwestycyjnej w PKP S.A. oraz PKP SKM, pomimo wyższych

przychodów z naliczonych kar umownych i należnych odszkodowań w PKP Intercity od spółki ALSTOM, przyczyniły się do spadku pozostałych przychodów operacyjnych o 46,7 mln zł. Grupa PKP poniosła niższe pozostałe koszty operacyjne o 85,2 mln zł w następstwie niższych odpisów aktualizujących wartość środków trwałych, środków trwałych w budowie i należności w PKP S.A., a także niższej wartości aktualizacji majątku trwałego w Grupie AWT. Na spadek pozostałych kosztów operacyjnych, w drugiej kolejności, miały wpływ niższe koszty utworzonych rezerw oraz niższa wartość likwidowanych niefinansowych aktywów trwałych.

Wyższe przychody z tytułu odsetek od lokat, wyższy zysk z tytułu rozchodu aktywów finansowych oraz wyższe dodatnie różnice kursowe, przy jednocześnie niższych kosztach odsetek od kredytów i pożyczek przyczyniły się do poprawy wyniku na działalności finansowej o 116,2 mln zł. Na skonsolidowany zysk netto w wysokości 652,9 mln zł, poza osiągniętym wynikiem na działalności gospodarczej, wpływ miał również zysk z udziałów w jednostkach powiązanych wycenianych metodą praw własności (105,7 mln zł), odpis ujemnej wartości firmy jednostek zależnych (14,9 mln zł), wysokość podatku dochodowego (84,9 mln zł) oraz zysk udziałowców mniejszościowych (3,4 mln zł).

1.3 Majątek

W 2017 roku suma bilansowa Grupy PKP zmniejszyła się o 0,9%, osiągając na dzień 31 grudnia 2017 roku wartość 25 540,9 mln zł. Spadek rzeczowych aktywów trwałych i inwestycji krótkoterminowych, który w znacznej mierze został skompensowany wzrostem długoterminowych rozliczeń międzyokresowych, inwestycji długoterminowych oraz należności krótkoterminowych implikował spadek sumy bilansowej po stronie aktywów. Z drugiej strony niższe zobowiązania finansowe z tytułu kredytów i pożyczek oraz emisji dłużnych papierów wartościowych, przy jednocześnie wyższych kapitałach własnych w rezultacie wypracowanego zysku netto w Grupie PKP, przyczyniły się do spadku wartości pasywów.

Na koniec 2017 roku aktywa trwałe stanowiły 83,1% sumy aktywów i w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2016 roku uległy zmniejszeniu o 111,6 mln zł. Największy spadek odnotowano w przypadku rzeczowych aktywów trwałych o 376,9 mln zł, głównie w następstwie dokonania wyższych odpisów amortyzacyjnych niż wartość zrealizowanych inwestycji.

Jednocześnie Grupa PKP odnotowała wzrost salda długoterminowych rozliczeń międzyokresowych o 148,7 mln zł oraz inwestycji długoterminowych o 128,1 mln zł w porównaniu do poziomu z końca grudnia 2016 roku.

Aktywa obrotowe stanowiły 16,9% sumy aktywów. W stosunku do końca 2016 roku zmniejszeniu o 227,2 mln zł uległ poziom inwestycji krótkoterminowych w efekcie spłaty zaciągniętych kredytów i pożyczek, który pomimo wzrostu należności krótkoterminowych o 96,6 mln zł doprowadził do spadku o 118,8 mln zł salda aktywów obrotowych.

Na dzień 31 grudnia 2017 roku kapitał własny stanowił 40,7% sumy pasywów i w porównaniu do grudnia 2016 roku uległ zwiększeniu o 622,9 mln zł (tj. o 6,4%). Wzrost ten nastąpił głównie na skutek zwiększenia zysku netto o 482,6 mln zł i kapitału zapasowego o 158,2 mln zł przy jednocześnie wyższej stracie z lat ubiegłych o 18,6 mln zł. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania stanowiły 50,3% sumy pasywów i w porównaniu do końca 2016 roku zmniejszyły się o 857,6 mln zł. Zmiana salda rezerw i zobowiązań nastąpiła głównie w następstwie spadku wartości zobowiązań długoterminowych o 788,0 mln zł w rezultacie spłaty zobowiązań oprocentowanych przez PKP S.A. oraz PKP Intercity przy jednoczesnym wzroście salda kredytów inwestycyjnych w PKP CARGO. Dodatkowo niższa była wartość rozliczeń międzyokresowych o 150,5 mln zł.

Skonsolidowany bilans w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	31.12.2016*	31.12.2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Aktywa trwałe	21 341,7	21 230,1	-111,6	-0,5%
Aktywa obrotowe	4 429,6	4 310,8	-118,8	-2,7%
Aktywa razem	25 771,3	25 540,9	-230,4	-0,9%
Kapitał własny	9 777,4	10 400,3	622,9	6,4%
Kapitały własne udziałowców mniejszościowych	2 114,5	2 129,0	14,5	0,7%
Ujemna wartość firm podporządkowanych	166,2	156,0	-10,2	-6,1%
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	13 713,2	12 855,6	-857,6	-6,3%
Pasywa razem	25 771,3	25 540,9	-230,4	-0,9%

* Dane przekształcone w celu zapewnienia porównywalności.



Na dzień 31 grudnia 2017 roku do najistotniejszych pozycji aktywów trwałych należy zaliczyć rzeczowe aktywa trwałe o wartości 9 674,6 mln zł (37,9% sumy aktywów), a w ramach tej pozycji:

- ▶ środki trwałe, w których skład wchodzi głównie:
 - ▶ budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej, na które składają się m.in. elementy linii kolejowych PKP SKM i PKP LHS, a także infrastruktura utrzymania taboru PKP Intercity oraz PKP CARGO;
 - ▶ środki transportu, wśród których największy udział ma tabor kolejowy;
- ▶ środki trwałe w budowie (są to poniesione nakłady inwestycyjne, które nie zostały oddane do użytku);
- ▶ zaliczki na poczet środków trwałych w budowie.

Wybrane aktywa trwałe w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	31.12.2016	31.12.2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Aktywa trwałe	21 341,7	21 230,1	-111,6	-0,5%
I. Wartości niematerialne i prawne	91,2	85,4	-5,8	-6,4%
II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego:	10 051,5	9 674,6	-376,9	-3,7%
1. Środki trwałe, z tego:	9 728,9	9 403,7	-325,2	-3,3%
a. Grunty	207,5	211,5	4,0	1,9%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	1 094,1	1 040,9	-53,2	-4,9%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	236,5	218,8	-17,7	-7,5%
d. Środki transportu	8 170,7	7 917,3	-253,4	-3,1%
e. Inne środki trwałe	20,1	15,2	-4,9	-24,4%
2. Środki trwałe w budowie	312,1	235,5	-76,6	-24,5%
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie	10,5	35,4	24,9	237,1%



1.4 Inwestycje

W 2017 roku Spółki Grupy PKP poniosły nakłady inwestycyjne w wysokości 6 019,4 mln zł, tj. o 31,4% większe niż w 2016 roku. 91,1% wszystkich nakładów inwestycyjnych zostało poniesionych przez PLK. Działalność inwestycyjna koncentrowała się głównie na modernizacji linii kolejowych w ramach budownictwa inwestycyjnego oraz modernizacji i zakupie taboru kolejowego. Źródła finansowania nakładów inwestycyjnych stanowiły środki własne, środki unijne, dotacje budżetowe, kredyty inwestycyjne oraz inne formy finansowania zewnętrznego. Do najważniejszych inwestycji należy zaliczyć następujące zadania:

► Modernizacja linii kolejowych:

- PLK:
 - modernizacja linii kolejowej E20 Warszawa – Poznań – 368,9 mln zł;
 - modernizacja linii kolejowej E30 Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb – 267,8 mln zł;
 - modernizacja linii kolejowej nr 8 Warszawa Okęcie – Radom, faza II – 200,9 mln zł;
 - modernizacja linii kolejowej nr 4 Centralna Magistrala Kolejowa, etap II – 189,5 mln zł;
 - modernizacja linii kolejowej E30 C–E30 Kraków – Rzeszów, etap III – 165,6 mln zł;

- modernizacja linii kolejowej E75 Sadowne – Czyżew – 147,7 mln zł;
- modernizacja linii kolejowej E75 Czyżew – Białystok – 142,3 mln zł;
- modernizacja linii kolejowej E59 Wrocław – Poznań, etap IV – 137,7 mln zł;
- modernizacja linii kolejowej E30 Kraków Główny Towarowy – Rudzice – 109,9 mln zł;
- modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna – 107,5 mln zł.

► PKP SKM:

- modernizacja linii kolejowej nr 250 – 9,2 mln zł.

► Zakup i modernizacja taboru:

- PKP CARGO:
 - zakup 3 szt. wielosystemowych lokomotyw Siemens Vectron – 53,0 mln zł;
 - modernizacja 16 szt. lokomotyw – 64,2 mln zł;
 - zakup 89 szt. używanych wagonów węglarek serii EAOS – 12,5 mln zł.
- PKP Intercity:
 - naprawy główne z modernizacją 13 wagonów typu 144A, 16 wagonów typu 111A na wagony przystosowane do przewozu rowerów, 10 wagonów typu 144A i 145A oraz trzy wagony Z1A na wagony gastronomiczne – 158,2 mln zł;

- modernizacja 34 lokomotyw typu EU/EP07, naprawa główna dwóch lokomotyw EU/EP07 z modernizacją – 10,1 mln zł.

► PKP SKM:

- modernizacja taboru (ezt i podzespołów do ezt) – 1,1 mln zł;
- zakup platformy do wózka motorowego WM-15 i modernizacja wózka – 2,4 mln zł;

► PKP LHS:

- rozpoczęcie modernizacji 10 szt. lokomotyw serii ST44 do serii ST40s – 34,1 mln zł.

► Pozostałe budownictwo inwestycyjne:

- PKP S.A.:
 - realizacja inwestycji dworcowych (m.in. Poznań Zachodni, Miechów, Sosnowiec Maczki, Żarów, Jawor, Olsztyn Zachodni, Święta Katarzyna, Siechnice i Żerniki Wrocławskie – Smardzów, Strzelin, Żagań) oraz Instalacja Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej – etap I – 38,2 mln zł;
 - budownictwo inwestycyjne w jednostkach zarządzania nieruchomościami – 15,3 mln zł.
- PKP SKM:
 - budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 w Trójmieście wraz z modernizacją

- budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Główny oraz peronów na linii kolejowej nr 250 (prace modernizacyjne na peronach w Gdyni Chyloni i Rumi Janowie) – 9,1 mln zł;
- modernizacja obiektów SKM na terenie Gdynia Cisowa Postojowa – 2,7 mln zł.

► PKP LHS:

- modernizacja stacji kolejowych (m.in. zabudowa komputerowych urządzeń srk na stacji Sławków LHS, rozbudowa lokalnego centrum sterowania na stacji Zamość – Bortatycze LHS wraz z budową toru do awaryjnego

odstawiania uszkodzonych wagonów z towarem niebezpiecznym, toru nr 400S oraz gospodarki wodno-ściekowej na stacji Zamość Bortatycze LHS) – 39,0 mln zł.

Nakłady inwestycyjne w podziale na Spółki Grupy PKP w latach 2016-2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	struktura %	2017	struktura %	Zmiana	
					2017-2016	%
PKP S.A.	121,5	2,7%	75,1	1,2%	-46,4	-38,2%
PLK	4 070,3	88,9%	5 483,0	91,1%	1 412,7	34,7%
PKP CARGO*	260,8	5,7%	154,5	2,6%	-106,3	-40,8%
PKP LHS	15,5	0,3%	79,6	1,3%	64,1	413,5%
PKP Intercity	49,9	1,1%	195,7	3,3%	145,8	292,2%
PKP SKM	57,5	1,3%	29,9	0,5%	-27,6	-48,0%
PKP Informatyka	4,2	0,1%	1,5	0,0%	-2,7	-64,3%
Xcity Investment	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	-
PKP Budownictwo	0,1	0,0%	0,1	0,0%	0,0	0,0%
Podsumowanie	4 579,8	100,0%	6 019,4	100,0%	1 439,6	31,4%

* Dane dla PKP CARGO pochodzą z jednostkowego sprawozdania finansowego sporządzonego zgodnie z MSR/MSSF. W celu zapewnienia porównania z danymi sporządzonymi zgodnie z Ustawą o Rachunkowości, od łącznych nakładów odjęto komponenty w remontach taboru.

1.5 Zatrudnienie

Grupa PKP na koniec 2017 roku zatrudniła ponad 69 tys. osób, co czyni ją jednym z największych polskich pracodawców. W związku ze zmieniającymi się wymogami rynkowymi, w 2017 roku kontynuowano proces dostosowania poziomu i struktury zatrudnienia do bieżących zadań stawianych Spółkom.

Zatrudnienie w Grupie PKP w latach 2016–2017

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w okresie 12 m-cy (etaty)		Zmiana 2017–2016		Stan zatrudnienia na koniec grudnia (osoby)		Zmiana 2017–2016	
	2016	2017	etaty	%	2016	2017	osoby	%
PKP S.A.*	2 231	2 247	16	0,7%	2 292	2 228	-64	-2,8%
PLK	39 154	39 349	195	0,5%	39 503	39 174	-329	-0,8%
PKP CARGO	17 698	17 177	-521	-2,9%	17 429	17 043	-386	-2,2%
PKP LHS	1 271	1 287	16	1,3%	1 307	1 283	-24	-1,8%
PKP Intercity	7 723	7 851	128	1,7%	7 867	7 952	85	1,1%
PKP SKM	885	953	68	7,7%	933	989	56	6,0%
PKP Informatyka	339	341	2	0,6%	350	329	-21	-6,0%
Xcity Investment	30	25	-5	-16,7%	26	23	-3	-11,5%
PKP Budownictwo	201	192	-9	-4,5%	195	187	-8	-4,1%
Podsumowanie	69 532	69 422	-110	-0,2%	69 902	69 208	-694	-1,0%

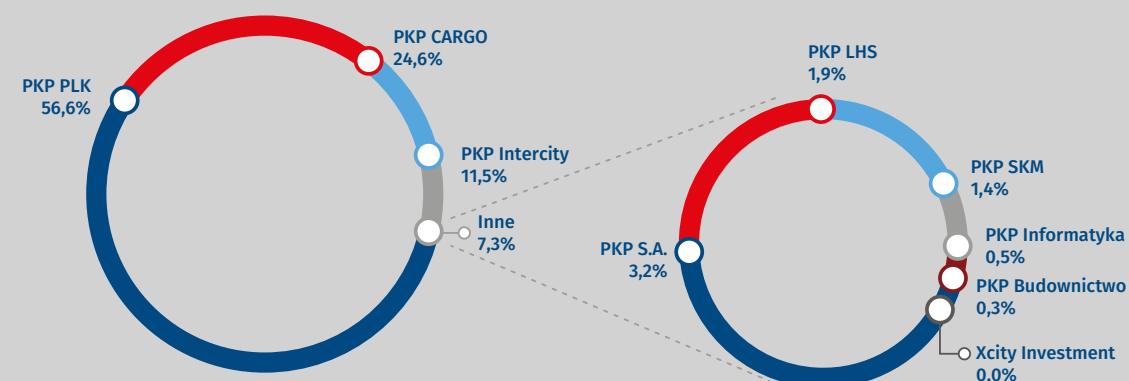
* Z przedstawicielami zagranicznymi i z osobami, dla których PKP S.A. nie jest głównym miejscem pracy.

Zatrudnienie w Spółkach Grupy PKP według stanu na koniec 2017 roku wyniosło 69 208 osób i w porównaniu do końca 2016 roku uległo zmniejszeniu o 694 osoby. Przeciętne zatrudnienie ukształtowało się na poziomie 69 422 etatów i uległo zmniejszeniu o 110 etatów w porównaniu do 2016 roku.

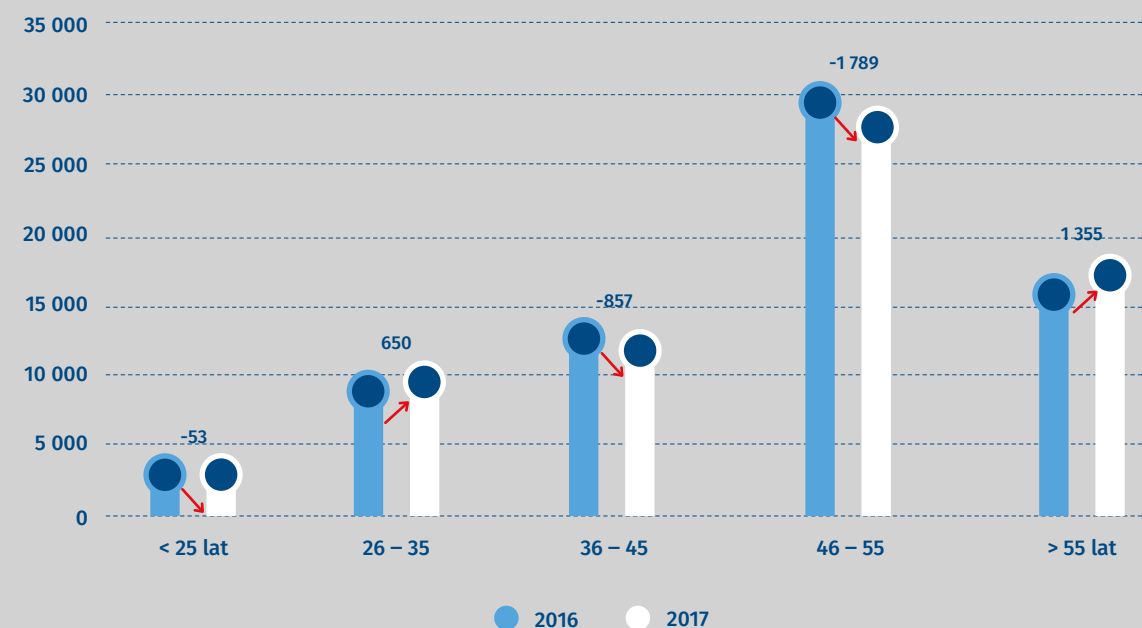
Największe zmiany poziomu zatrudnienia według stanu na koniec roku odnotowano w spółkach PLK, PKP CARGO, a także PKP Intercity. Niższe zatrudnienie w etatach i osobach w PKP CARGO jest następstwem przede wszystkim nabycia przez pracowników uprawnień emerytalnych i rentowych. Spadek zatrudnienia w osobach w PLK to pochodna nabycia uprawnień

emerytalnych oraz spadku zatrudnienia w zespole obsługi urządzeń inżynierii ruchu, a także w zespole diagnostyki i konserwacji drogi kolejowej. Z kolei realizacja nowych połączeń w rozkładzie jazdy na 2017 rok i planowanego rozwoju Spółki w kolejnych latach spowodowała potrzebę zwiększenia zatrudnienia w Spółce PKP Intercity.

Struktura zatrudnienia w Grupie PKP w podziale na Spółki na koniec 2017 roku



Struktura zatrudnienia w Grupie PKP wg wieku pracowników w latach 2016–2017



1.6 Najważniejsze wydarzenia

styczeń
luty

- ▶ Powołanie nowego Członka Zarządu Xcity Investment, Pana Andrzeja Bogusza.
- ▶ Zacieśnienie współpracy pomiędzy spółkami PKP LHS oraz PKP CARGO, polegające na powstaniu wspólnego międzynarodowego listu przewozowego oraz zwiększeniu przeładunków w Euroterminalu w Sławkowie. Realizacja tych celów pozwoli lepiej wykorzystać potencjał Nowego Jedwabnego Szlaku.

marzec

- ▶ Podpisanie umowy dotyczącej wykorzystania kolejowych terenów na potrzeby programu „Mieszkanie Plus”. Sygnatariuszami dokumentu są PKP S.A., BGK Nieruchomości oraz Xcity Investment.
- ▶ Odwołanie przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP S.A. Pana Mirosława Pawłowskiego ze stanowiska Prezesa Zarządu PKP S.A. oraz ze stanowisk Członków Zarządu: Pani Cecylii Lachor, Pana Michała Beima oraz Pana Marka Michalskiego. Jednocześnie na stanowisko Prezesa Zarządu powołany zostaje Pan Krzysztof Mamiński.
- ▶ Podpisanie umowy między PKP LHS a PKP Budownictwo na zaprojektowanie i budowę światłowodów wraz z kablem telekomunikacyjnym na 260-kilometrowym odcinku linii kolejowej od mijanki Zwierzyniec do Nastawni Dysponującej Sławków LHS. Budowa kabla światłowodowego jest niezbędna do zapewnienia odpowiednich kanałów cyfrowej transmisji danych dla potrzeb systemów IT, a także planowanych w przyszłości rozwiązań z zakresu automatyki oraz sterowania ruchem kolejowym.

kwiecień

- ▶ Podpisanie przez PKP S.A., Poczta Polska S.A. oraz Xcity Investment listu intencyjnego, dotyczącego współpracy przy zagospodarowaniu wskazanych przez strony, sąsiadujących ze sobą terenów.
- ▶ Zawarcie przez PKP SKM i Województwo Pomorskie umowy o dofinansowanie Projektu pn. „Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów linii kolejowej nr 250”. Termin zakończenia realizacji Projektu ustalono na 30 czerwca 2023 roku. Zgodnie z umową, całkowity koszt realizacji Projektu wynosi 139,6 mln zł, całkowite wydatki kwalifikowalne Projektu wynoszą 113,5 mln zł, otrzymane dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego (dalej RPO) ma wynieść 61,9 mln zł.
- ▶ Prestiżowy tytuł „Transparentnej Spółki Roku 2016” dla PKP CARGO. Spółkę nagrodzono za wysoką jakość komunikowania z rynkiem oraz wypełnianie obowiązków informacyjnych i sprawozdawczych.

maj

- ▶ Zawarcie między PKP S.A., Starostą Tatrzańskim, Polskim Towarzystwem Turystyczno-Krajoznawczym i Tatrzańskim Parkiem Narodowym porozumienia porządkującego, trwającą od lat, sporną kwestię dzierżawy przez PKP na rzecz PKL obiektów znajdujących się na terenie będącym własnością kolei.
- ▶ Powołanie przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP S.A. Pana Mirosława Antonowicza i Pana Andrzeja Olszewskiego na stanowiska Członków Zarządu PKP S.A.
- ▶ Minezist SE (dalej MSE) skorzystało z posiadanego uprawnienia do żądania odkupu przez PKP CARGO wszystkich udziałów w AWT, których właścicielem jest MSE („Opcja Sprzedaży”). Powyższe uprawnienie przysługuje MSE zgodnie z Umową Wspólników zawartą pomiędzy PKP CARGO, MSE i AWT w dniu 30 grudnia 2014 roku. Zgodnie z Umową Wspólników, łączna cena sprzedaży 15 tys. udziałów, stanowiących 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT, wynosi 27,0 mln EUR.
- ▶ Zawarcie umowy na przewozy węgla dla Enea Wytwarzanie z Lubelskiego Węgla „Bogdanka” do Elektrowni Koźienice. W ramach nowego kontraktu, PKP CARGO w okresie 14 miesięcy przetransportuje 5,3 mln ton węgla.

czerwiec

- ▶ Wniosek PKP SKM o dofinansowanie Projektu pt. „Zakup 10 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów aglomeracyjnych oraz unowocześnienie zaplecza utrzymania taboru” o wartości szacunkowej całego projektu w wysokości 393,8 mln zł.
- ▶ Przyjęcie PKP LHS na nowego członka stowarzyszonego przez Walne Zgromadzenie Stowarzyszenia Osób Prawnych TMTM w Astanie (Kazachstan). W spotkaniu organizacji, która promuje Nowy Jedwabny Szlak, wzięto udział ponad 80 przedstawicieli kolei, portów i firm transportowych.
- ▶ Przyznanie dofinansowania dla PKP CARGO w wysokości 1,8 mln EUR w ramach konkursu „CEF Transport 2016”. Wsparcie CEF zostało zarekomendowane przez Komisję Europejską dla projektu pn. „Modernizacja akustyczna wagonów towarowych w celu dostosowania ich do wymogów funkcjonalnych i systemowych”.
- ▶ Podpisanie umowy o strategicznej współpracy między polskimi i azerskimi kolejami. Dokument podpisano w Pałacu Prezydenckim w Warszawie, w obecności Prezydenta RP Andrzeja Dudy oraz Prezydenta Republiki Azerbejdżanu İlhama Alijewa. Umowa umożliwi rozwój kolejnej odnogi Nowego Jedwabnego Szlaku.
- ▶ Podjęcie uchwały przez Zgromadzenie Wspólników spółki PKP Budownictwo odwołującej ze składu Zarządu Prezesa Zarządu Panią Edytę Glinkę oraz powołującą do Zarządu Spółki na stanowisko Prezesa Zarządu Pana Mirosława Gilarskiego.
- ▶ Podpisanie przez PKP CARGO wartej prawie 1,3 mld zł umowy na kontynuację usług dla Grupy ArcelorMittal. Umożliwia ona największemu polskiemu przewoźnikowi realizację przewozów na rzecz kluczowego w świecie producenta stali w ciągu kolejnych trzech lat. Jest to jeden z największych kontraktów w historii PKP CARGO.

lipiec

- ▶ Udstępienie podróznym dworca Olsztyn Zachodni po modernizacji. To pierwszy obiekt przebudowany przez PKP S.A. w ramach Programu Inwestycji Dworcowych (dalej PID), obejmującego łącznie około 200 dworców na terenie całego kraju. Zadanie zostało zrealizowane dzięki dofinansowaniu unijnemu w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (POPW).
- ▶ Podpisanie przez PKP LHS oraz NEWAG S.A. umowy na modernizację 10 lokomotyw spalinowych ST44. Zawarta umowa dotyczy modernizacji wycofanych z eksploatacji lokomotyw typu ST44 do typu 311Da. Wartość kontraktu opiewa na kwotę 95 mln zł netto.
- ▶ Podpisanie przez PKP CARGO i Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. Memorandum o współpracy z CFR Marfa – rumuńskim, państwowym przewoźnikiem towarowym oraz zarządem rumuńskiego Portu Konstanca. Dokument otwiera kolejny etap w rozwoju dotychczasowej współpracy pomiędzy stronami w zakresie usług logistycznych w korytarzu kolejowym między Portem Gdańsk a Portem Konstanca.

sierpień

- ▶ Podjęcie przez Radę Nadzorczą PKP CARGO uchwały w sprawie odwołania Pana Jarosława Klasy z pełnienia funkcji Członka Zarządu ds. Operacyjnych.
- ▶ Spotkanie delegacji PKP CARGO z delegacją chińskiej prowincji Henan. Spotkanie dotyczyło współpracy Grupy PKP CARGO z kluczowym w tej prowincji terminalem kontenerowym Zhengzhou International Hub Development and Construction Co., Ltd. Tematem rozmów był dalszy rozwój przewozów kolejowych po Nowym Jedwabnym Szlaku przez Centrum Logistyczne PKP CARGO w Małaszewiczach.

wrzesień

- ▶ Uruchomienie „Pakietu Podróżnika” – inicjatywy umożliwiającej pasażerom nabycie w jednym miejscu i w ramach jednej transakcji biletu na przejazd pociągami trzech różnych przewoźników: PKP Intercity, POLREGIO i PKP SKM w Trójmieście. Za stworzenie systemu integrującego oferty trzech przewoźników odpowiada PKP Informatyka.
- ▶ West Station „Inwestycją Roku Rynku Powierzchni Biurowej 2017”. Kompleks biurowy West Station zwyciężył w kategorii „Inwestycja Roku Rynek Powierzchni Biurowej” w plebiscycie „Prime Property Prize 2017” organizowanym przez Grupę PTWP S.A. Został wybrany spośród pięciu nominowanych inwestycji: Business Garden Wrocław, West Station w Warszawie, Hala Koszyki w Warszawie, Wronia 31 w Warszawie oraz Szucha Premium Offices.

październik

- ▶ West Station to projekt zrealizowany wspólnie przez Xcity Investment (Grupa PKP) oraz HB Reavis, zlokalizowany przy Alejach Jerozolimskich w Warszawie. Inwestycja oferuje 68 000 m² powierzchni biurowej. Pierwszy budynek został oddany do użytku w 2016 roku i jest w całości wynajęty. Drugi budynek został ukończony we wrześniu 2017 roku. Inwestycja, która jest bardzo dobrze skomunikowana ze wszystkimi dzielnicami Warszawy, posiada certyfikat ekologiczny BREEAM Interim na poziomie „Excellent”. Nagroda „Prime Property Prize” przyznawana jest w 12 kategoriach. Plebiscyt służy wyłonieniu firm, projektów, a także osób, które w danym roku miały największy wpływ na wydarzenia na rynku nieruchomości komercyjnych.
- ▶ PKP CARGO otrzymało od Minezist SE wezwanie do udziału w akcie notarialnym przed holenderskim notariuszem, celem dokonania zapłaty ceny opcji sprzedaży 15 tys. udziałów, stanowiących pozostałe 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT, w wysokości 27,0 mln EUR.
- ▶ Rezygnację z funkcji w Zarządzie PKP CARGO złożyli: Prezes Zarządu, Pan Maciej Libiszewski oraz Pan Arkadiusz Olewnik, pełniący funkcję Członka Zarządu ds. Finansowych.
- ▶ Rada Nadzorcza PKP CARGO, w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego, podjęła uchwałę o powołaniu w skład Zarządu Pana Witolda Bawora, powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Operacyjnych.
- ▶ Podjęcie uchwały przez Radę Nadzorczą PKP CARGO, zgodnie z którą Pan Krzysztof Mamiński, Członek Rady Nadzorczej, został delegowany do czasowego, tj. do dnia 26 stycznia 2018 roku, wykonywania czynności Prezesa Zarządu Spółki. Powierzono mu również pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO.

listopad

- ▶ Podpisanie aktu notarialnego oraz dokonanie zapłaty ceny opcji sprzedaży 15 tys. udziałów, stanowiących pozostałe 20% wszystkich udziałów w kapitale zakładowym AWT, w wysokości 27,0 mln EUR. Tym samym PKP CARGO stało się właścicielem 100% udziałów w kapitale zakładowym ww. spółki.
- ▶ Podpisanie porozumienia między PKP S.A. i Poczta Polska S.A. a Krajowym Zasobem Nieruchomości. Dzięki porozumieniu KZN otrzymało dostęp do bazy nieruchomości, które mogą zostać wykorzystane w ramach programu Mieszkanie Plus.

grudzień

- ▶ Aktualizacja strategii taborowej PKP Intercity na lata 2016–2020 z perspektywą do 2023 roku. Spółka przeznaczy ponad 7 mld zł na modernizację i zakup taboru. Dzięki przeprowadzonym inwestycjom blisko 80% połączeń uruchamianych przez przewoźnika będzie zestawianych z nowego lub zmodernizowanego taboru.
- ▶ Podpisanie przez PKP CARGO i Knorr-Bremse Systemy Kolejowe Polska Sp. z o.o. kontraktu na dostawę kompozytowych wstawek hamulcowych typu LL do przebrojenia eksploatowanych wagonów towarowych. W ten sposób PKP CARGO stopniowo dostosowuje swój tabor do przyszłych wymagań UE dotyczących interoperacyjności i ogranicza wpływ hałasu na środowisko.
- ▶ Udstępienie podróznym dworca w Miechowie po modernizacji. To drugi obiekt przebudowany przez PKP S.A. w ramach PID.



2

PKP S.A.

▼
www.pkp.pl

PKP S.A. odgrywa dominującą rolę w Grupie PKP, nadzorując i koordynując działania innych Spółek, w celu zapewnienia jak najwyższej jakości obsługi transportowo-logistycznej pasażerów i towarów. Spółka jest również jednym z największych właścicieli nieruchomości w Polsce. Prowadzi aktywne działania jako zarządca, polegające m.in. na inicjowaniu inwestycji, szukaniu sposobów optymalnego zagospodarowania kolejowych gruntów oraz zapewnienia wysokiego standardu usług na dworcach kolejowych.

Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (dalej PKP S.A.) powstała w wyniku komercjalizacji spółki Polskie Koleje Państwowe, dokonanej na podstawie Ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Wpis PKP S.A. do rejestru handlowego stał się skuteczny z dniem 1 stycznia 2001 roku i z tym dniem Spółka rozpoczęła działalność. Jedynym akcjonariuszem PKP S.A. pozostaje Skarb Państwa.

Działalność Spółki koncentruje się na dwóch obszarach: zarządzania majątkiem oraz nadzoru właścicielskiego nad Spółkami z Grupy PKP. W obszarze sprawowania kontroli nad Spółkami, szczególna uwaga skierowana jest na efektywny nadzór

i koordynację trwających procesów restrukturyzacyjnych. W zakresie zarządzania majątkiem w pierwszej kolejności PKP S.A. koncentruje się na optymalnym zagospodarowaniu nieruchomości i czerpaniu z nich długofalowych zysków. W ramach długoterminowego zarządzania Spółka planuje poprawę efektywności finansowej i optymalizację kosztową posiadanych nieruchomości. Część z nich angażowana jest w projekty deweloperskie, mające na celu budowanie jej potencjału ekonomicznego. Ponadto PKP S.A. realizuje obszerny program inwestycyjny związany z modernizacją infrastruktury dworcowej, którego celem jest zapewnienie wysokiego standardu usług na dworcach kolejowych.

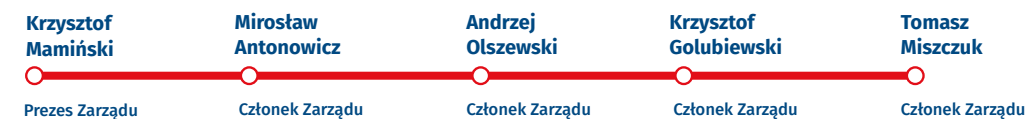


Krzysztof Mamiński
Prezes Zarządu

2.1 O Firmie

2.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

Zarząd



Rada Nadzorcza



2.3 Finanse

W 2017 roku PKP S.A. wypracowała zysk netto w wysokości 192,8 mln zł, który w porównaniu do 2016 roku uległ zwiększeniu o 42,4 mln zł. Poprawa wyniku netto była efektem ograniczenia kosztów zarówno w działalności podstawowej, jak i pozostałej działalności operacyjnej oraz działalności finansowej.

Spółka utrzymuje płynność finansową na bezpiecznym i stabilnym poziomie, realizując tym samym nadrzędny cel PKP S.A., który polega na zapewnieniu odpowiedniego

poziomu środków pieniężnych umożliwiającego terminowe regulowanie zobowiązań z tytułu kredytów, wyemitowanych obligacji oraz pokrycie wydatków operacyjnych.

W samym 2017 roku, w porównaniu do poprzedniego okresu, wartość zobowiązań finansowych uległa zmniejszeniu o 463,6 mln zł, głównie w wyniku spłaty obligacji korporacyjnych. Łączne odsetki z tytułu zadłużenia finansowego wyniosły ponad 41,6 mln zł, w tym z tytułu obligacji 7,2 mln zł oraz kredytów 34,3 mln zł.

Przychody netto ze sprzedaży PKP S.A. wyniosły w 2017 roku 702,6 mln zł i w porównaniu do 2016 roku zwiększyły się o 20,2 mln zł. Wzrost wynikał głównie z wyższych przychodów ze sprzedaży materiałów i towarów, przychodów z tytułu mediów oraz pozostałych przychodów, przy niższych przychodach z najmu i dzierżawy. Wyższe przychody ze sprzedaży

towarów i materiałów to przede wszystkim wzrost wartości sprzedanego złomu pochodzącego z odzysku, w rezultacie przeprowadzonych działań likwidacji zbędnych składników majątku trwałego. Z kolei niższe wpływy z najmu i dzierżawy to efekt zdarzenia jednorazowego z 2016 roku (podpisanie porozumienia z Przewozami Regionalnymi Sp. z o.o. [dalej Przewozy

Regionalne] dotyczącego zaległych opłat za lata 2013-2016). Dominującą pozycję w strukturze przychodów stanowiły przychody z najmu i dzierżawy, które wyniosły łącznie 497,2 mln zł, tj. 70,8%. Jednocześnie przychody z gospodarki mieszkaniowej wyniosły 64,7 mln zł i stanowiły drugą, co do wielkości grupę przychodów (9,2%).

Wyniki finansowe za lata 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	682,4	702,6	20,2	3,0%
Koszty działalności operacyjnej	799,2	748,0	-51,2	-6,4%
Wynik ze sprzedaży	-116,8	-45,4	71,4	-
<i>Marża wyniku na sprzedaży</i>	-17,1%	-6,5%	10,6 p.p.	-
Pozostałe przychody operacyjne	454,9	316,6	-138,3	-30,4%
Pozostałe koszty operacyjne	265,0	177,2	-87,8	-33,1%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	189,9	139,4	-50,5	-26,6%
EBIT	73,1	94,0	20,9	28,6%
EBITDA	216,1	229,1	13,0	6,0%
<i>Marża EBITDA</i>	31,7%	32,6%	0,9 p.p.	-
Przychody finansowe	362,5	172,4	-190,1	-52,4%
Koszty finansowe	285,3	73,6	-211,7	-74,2%
Wynik na działalności finansowej	77,2	98,8	21,6	28,0%
Zysk (strata) brutto	150,3	192,8	42,5	28,3%
Podatek dochodowy	-0,1	0,0	0,1	-
Zysk (strata) netto	150,4	192,8	42,4	28,2%
<i>Retowność netto</i>	22,0%	27,4%	5,4 p.p.	-

Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	682,4	702,6	20,2	3,0%
Przychody netto ze sprzedaży produktów	656,4	660,2	3,8	0,6%
Dzierżawa i najem	503,7	497,2	-6,5	-1,3%
Media	44,4	46,9	2,5	5,6%
Medycyna pracy	24,7	25,0	0,3	1,2%
Gospodarka mieszkaniowa	68,5	64,7	-3,8	-5,5%
Pozostałe	15,1	26,4	11,3	74,8%
Koszt wytworzenia produktów na potrzeby własne	17,5	21,0	3,5	20,0%
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	8,5	21,4	12,9	151,8%

W porównaniu do 2016 roku koszty działalności operacyjnej spadły w 2017 roku o 51,2 mln zł i wyniosły 748,0 mln zł. Głównymi pozycjami kosztów były usługi obce o wartości 208,3 mln zł, koszty pracy o wartości 173,8 mln zł, amortyzacja w kwocie 135,1 mln zł oraz podatki i opłaty w kwocie 144,8 mln zł, które łącznie stanowiły 88,5% wszystkich kosztów operacyjnych. Największy spadek kosztów odnotowano w pozycji podatki i opłaty, które uległy zmniejszeniu o 12,1 mln zł w wyniku niższego podatku od nieruchomości (następstwo

zmian w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych, zgodnie z którymi budynki bezpośrednio związane z ruchem kolejowym zostały zwolnione z podatku od nieruchomości). Niższe były również koszty usług obcych o 11,9 mln zł, co nastąpiło w efekcie ograniczenia kosztów usług doradczych, konsultingowych i prawnych oraz w obszarze remontów, konserwacji i przeglądów okresowych. Niższe koszty pracownicze o 8,1 mln zł wynikają ze spadku przeciętnego wynagrodzenia, ograniczenia kosztów osobowych oraz niższych odpisów aktuarialnych.

Koszty działalności operacyjnej w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Koszty operacyjne ogółem	799,2	748,0	-51,2	-6,4%
Amortyzacja	143,0	135,1	-7,9	-5,5%
Zużycie materiałów i energii	86,5	82,7	-3,8	-4,4%
Usługi obce	220,2	208,3	-11,9	-5,4%
Podatki i opłaty	156,9	144,8	-12,1	-7,7%
Wynagrodzenia	150,5	146,9	-3,6	-2,4%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	31,4	26,9	-4,5	-14,3%
Pozostałe koszty rodzajowe	2,5	2,2	-0,3	-12,0%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	8,2	1,1	-7,1	-86,6%

W 2017 roku Spółka poniosła stratę na sprzedaży w wysokości 45,4 mln zł, która to zmniejszyła się o 71,4 mln zł w porównaniu do 2016 roku. Poprawa wyniku była następstwem wzrostu przychodów ze sprzedaży przy jednoczesnym spadku kosztów działalności operacyjnej. Po skorygowaniu o amortyzację zysk na sprzedaży wyniósł 89,7 mln zł.

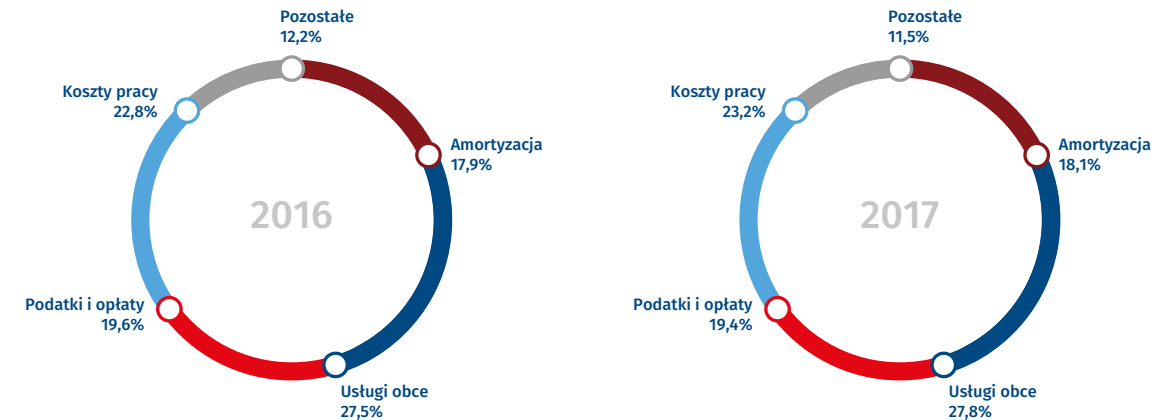
Na pozostałej działalności operacyjnej PKP S.A. zanotowała zysk w wysokości 139,4 mln zł, co oznacza spadek wyniku o 50,5 mln zł względem 2016 roku. Gorszy wynik został zrealizowany przy znacznie niższych pozostałych przychodach operacyjnych i jednocześnie przy istotnym spadku pozostałych kosztów operacyjnych. Po stronie przychodowej Spółka osiągnęła niższy zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych, niższe przychody z tytułu rozliczenia dotacji inwestycyjnej oraz niższe przychody z rozwiązywania odpisów aktualizujących należności. Decydujący wpływ na spadek pozostałych kosztów operacyjnych miały niższe koszty utworzonych rezerw, spadek kosztów aktualizacji wartości aktywów niefinansowych, a także z tytułu likwidacji niefinansowych aktywów trwałych.

Zysk z działalności finansowej w 2017 roku wyniósł 98,8 mln zł i w porównaniu do 2016 roku wzrósł o 21,6 mln zł. Poprawa wyniku to efekt niższych kosztów o 74,2%, przy jednoczesnym spadku przychodów o 52,4%. Główną przyczyną ograniczenia kosztów finansowych było poniesienie niższych kosztów odpisów aktualizujących wartość akcji, redukcja kosztów odsetek oraz niższe pozostałe koszty, w tym brak

wystąpienia ujemnych różnic kursowych oraz spadek kosztów z tytułu wyceny obligacji. Z kolei zmniejszenie przychodów finansowych nastąpiło głównie na skutek spadku przychodów z aktualizacji wartości aktywów finansowych (wycena akcji PKP Intercity w 2016 roku) oraz niższych przychodów z dywidend, przy jednoczesnym wystąpieniu dodatnich różnic kursowych.



Struktura kosztów operacyjnych w latach 2016–2017 (%)



2.4 Majątek

Suma aktywów trwałych na koniec 2017 roku wynosiła 15 046,2 mln zł i stanowiła 93,2% aktywów ogółem. W porównaniu z 2016 rokiem wartość aktywów trwałych spadła o 853,1 mln zł, co nastąpiło głównie w wyniku zmniejszenia wartości bilansowej inwestycji długoterminowych dotyczących nieruchomości, w wyniku wprowadzonych aneksów do umowy D–50.

Największą część aktywów trwałych w 2017 roku stanowiły inwestycje długoterminowe, tj. 77,8% wartości aktywów trwałych, na które składały się długoterminowe aktywa finansowe w jednostkach powiązanych o wartości 8 013,3 mln zł oraz nieruchomości inwestycyjne w kwocie 3 686,0 mln zł.

Drugą co do wielkości pozycją były należności długoterminowe, które na koniec 2017 roku wynosiły 3 097,6 mln zł i obejmowały niewymagalne należności z tytułu użytkowanych na podstawie umów dzierżawy linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi przez spółki: PLK, PKP SKM oraz PKP LHS.

Spółka w 2017 roku zmniejszyła wartość rzeczowych aktywów trwałych o 152,1 mln zł, m.in. w efekcie poniesionych odpisów amortyzacyjnych, wniesienia aportów do spółek zależnych oraz komercyjnego zbycia nieruchomości przy jednoczesnym poniesionych nakładach inwestycyjnych.

Aktywa trwałe w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	31.12.2016	31.12.2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Aktywa trwałe	15 899,3	15 046,2	-853,1	-5,4%
I. Wartości niematerialne i prawne	13,3	14,9	1,6	12,0%
II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego:	381,2	229,1	-152,1	-39,9%
1. Środki trwałe, z tego:	117,3	97,2	-20,1	-17,1%
a. Grunty	8,1	1,4	-6,7	-82,7%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	18,9	9,0	-9,9	-52,4%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	80,4	81,0	0,6	0,7%
d. Środki transportu	0,1	0,1	0,0	0,0%
e. Inne środki trwałe	9,8	5,7	-4,1	-41,8%
2. Środki trwałe w budowie	263,9	131,7	-132,2	-50,1%
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie	0,0	0,2	0,2	-
III. Należności długoterminowe	3 104,5	3 097,6	-6,9	-0,2%
IV. Inwestycje długoterminowe	12 376,8	11 699,3	-677,5	-5,5%
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	23,5	5,3	-18,2	-77,4%



2.5 Inwestycje

W 2017 roku nakłady inwestycyjne poniesione przez Spółkę wyniosły 75,1 mln zł (bez zaliczek na poczet środków trwałych w budowie) i zostały przeznaczone na:

- ▶ inwestycje dworcowe w kwocie 38,2 mln zł;
- ▶ budownictwo inwestycyjne w jednostkach organizacyjnych w kwocie 15,3 mln zł;
- ▶ zakupy inwestycyjne w wysokości 21,6 mln zł obejmujące zakup maszyn i urządzeń, sprzętu oraz oprogramowania.

Nakłady inwestycyjne zostały sfinansowane głównie ze środków własnych Spółki

w kwocie 52,5 mln zł oraz ze środków otrzymanych z budżetu państwa 22,6 mln zł. Największe wydatki inwestycyjne poniesiono na realizację poniższych inwestycji dworcowych:

- ▶ Instalacja Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej – 10,0 mln zł;
- ▶ Poznań Zachodni – 3,9 mln zł;
- ▶ Miechów – 3,5 mln zł;
- ▶ Sosnowiec Maczki – 3,3 mln zł;
- ▶ Żarów – 3,1 mln zł;
- ▶ Jawor – 2,2 mln zł;
- ▶ Olsztyn Zachodni – 2,0 mln zł;

- ▶ Święta Katarzyna, Siechnice i Żerniki Wrocławskie – Smardzów – 1,5 mln zł;
- ▶ Strzelin – 1,0 mln zł;
- ▶ Żagań – 0,9 mln zł.

Ponadto w 2017 roku PKP S.A. zrealizowała wydatki remontowe na kwotę 29,6 mln zł, co oznacza spadek wydatków w porównaniu do poprzedniego roku o 5,4 mln zł. Zakres przeprowadzonych prac remontowych obejmował m.in. termomodernizację, naprawę dachów, elewacje zewnętrzne oraz remonty wynikające z bieżących awarii.



Inwestycje PKP S.A. w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Inwestycje dworcowe	77,8	38,2	-39,6	-50,9%
Inwestycje – budownictwo	14,7	15,3	0,6	4,1%
Pozostałe inwestycje (zakupy, modernizacje)	29,0	21,6	-7,4	-25,5%
Inwestycje ogółem	121,5	75,1	-46,4	-38,2%
Środki własne	104,8	52,5	-52,4	-50,0%
Środki budżetowe	18,4	22,6	4,2	22,8%
Środki UE	-1,7	0,0	1,7	-100,0%
Inwestycje ogółem	121,5	75,1	-46,5	-38,2%

2.6 Zatrudnienie

W 2017 roku przeciętne zatrudnienie w PKP S.A. wzrosło o 17 etatów do poziomu 2 248, natomiast liczba zatrudnionych w PKP S.A. w porównaniu do końca 2016 roku spadła o 65 osób i wyniosła 2 241 osób. Odnotowany na koniec 2017 roku wzrost przeciętnego zatrudnienia wynikał głównie z szeroko realizowanego Programu Inwestycji Dworcowych (PID), a także sukcesywnego poszerzania działalności PKP S.A. i spółek zależnych w obszarach projektów deweloperskich, w tym transportowo-logistycznych.

Sukcesywnie poprawia się struktura wykształcenia. Na koniec 2017 roku udział pracowników z wyższym wykształceniem wyniósł 65,3%, tj. wzrósł o 2,1 p.p. w skali roku. Równoległe z obserwowanym wzrostem udziału pracowników z wyższym wykształceniem postępuje spadek udziału pracowników z wykształceniem podstawowym i zawodowym. Na przestrzeni 2017 roku udział tej grupy pracowników w zatrudnieniu ogółem spadł do poziomu 4,5%, tj. o 0,2 p.p.

Zatrudnienie w PKP S.A. w latach 2016–2017

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w okresie 12 m-cy (etaty)		Zmiana 2017–2016		Stan zatrudnienia* na koniec grudnia (osoby)		Zmiana 2017–2016	
	2016	2017	etaty	%	2016	2017	etaty	%
Centrala PKP S.A.	712	718	6	0,8%	718	705	-13	-1,8%
Regiony	1 358	1 380	22	1,6%	1 393	1 354	-39	-2,8%
Oddział Kolejowa Medycyna Pracy	161	150	-11	-6,8%	195	182	-13	-6,7%
Zatrudnienie ogółem	2 231	2 248	17	0,8%	2 306	2 241	-65	-2,8%

* Z przedstawicielstwami zagranicznymi i wyłączeniem osób dla których PKP S.A. nie jest głównym miejscem pracy.

Dodatkowo w Spółce wzrósł udział pracowników w wieku powyżej 55 lat do poziomu 28,4% wszystkich pracowników, tj. o 1,4 p.p.

Jednocześnie najmocniej spadł udział pracowników w wieku od 46 do 55 lat do poziomu 24,6% tj. o 1,0 p.p.

Struktura zatrudnienia wg wieku na koniec roku 2016 i 2017 (w osobach)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
<25	64	57	-7	-10,9%
26–35	571	537	-34	-6,0%
36–45	452	453	1	0,2%
46–55	587	548	-39	-6,6%
>55	618	633	15	2,4%
Zatrudnienie ogółem	2 292	2 228	-64	-2,8%

2.7 Najważniejsze wydarzenia

- lutym**
 - ▶ Podpisanie przez PKP S.A., Xcity Investment i BGK Nieruchomości umowy dotyczącej wykorzystania kolejowych terenów na potrzeby rządowego programu Mieszkanie Plus.
- marcem**
 - ▶ Podpisanie przez PKP S.A., Poczta Polska S.A. oraz Xcity Investment listu intencyjnego, dotyczącego współpracy przy zagospodarowaniu wskazanych przez strony, sąsiadujących ze sobą terenów.
 - ▶ Odwołanie przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP S.A. Pana Mirosława Pawłowskiego ze stanowiska Prezesa Zarządu PKP S.A. oraz ze stanowisk Członków Zarządu: Pani Cecylii Lachor, Pana Michała Beima oraz Pana Marka Michalskiego. Jednocześnie na stanowisko Prezesa Zarządu powołany zostaje Pan Krzysztof Mamiński.
- kwiecieniem**
 - ▶ PKP S.A. wyróżniona w Raportcie „Odpowiedzialny biznes w Polsce 2016. Dobre praktyki”, opracowanym przez Forum Odpowiedzialnego Biznesu. Doceniono m.in. organizację warsztatów kreatywnych, akcję „Książka w podróży” czy budowę Innowacyjnych Dworców Systemowych (dalej IDS) przez Spółkę.
 - ▶ Zmodernizowany dworzec Wieliczka Park nagrodzony w konkursie „Zabytek Zadbane 2017”, w kategorii architektura przemysłowa i budownictwo inżynieryjne.
 - ▶ Zawarcie między PKP S.A., Starostą Tatrzańskim, Polskim Towarzystwem Turystyczno-Krajoznawczym i Tatrzańskim Parkiem Narodowym porozumienia porządkującego trwającą od lat sporną kwestię dzierżawy przez PKP na rzecz PKL obiektów znajdujących się na terenie będącym własnością kolei.
- majem**
 - ▶ Rozpoczęcie modernizacji zachodniego budynku dworca Poznań Główny.
 - ▶ Rozpoczęcie modernizacji dworca kolejowego w Żarowie.
- czerwcem**
 - ▶ Inauguracja I edycji akcji „Kolej na Ciebie – uratuj życie”, promującej honorowe krwiodawstwo oraz dawstwo szpiku. W wydarzenie organizowane na 10 wybranych dworcach kolejowych zaangażowały się m.in. PKP S.A., Fundacja Grupy PKP i Spółki Grupy PKP.
 - ▶ Udostępnienie zmodernizowanego dworca Olsztyn Zachodni. To pierwszy obiekt przebudowany przez PKP S.A. w ramach Programu Inwestycji Dworcowych, obejmującego łącznie około 200 dworców na terenie całego kraju. Zadanie zostało zrealizowane dzięki dofinansowaniu unijnemu w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia.
 - ▶ Podpisanie umowy o strategicznej współpracy między polskimi a azerskimi kolejami. Dokument podpisano w Pałacu Prezydenckim w Warszawie w obecności Prezydenta RP Andrzeja Dudy oraz Prezydenta Republiki Azerbejdżanu İlhamu Alijewa. Umowa umożliwi rozwój kolejnej odnogi Nowego Jedwabnego Szlaku.
- lipcem**
 - ▶ Rozpoczęcie modernizacji trzech kolejnych dworców kolejowych: Siechnice, Święta Katarzyna i Żerniki Wrocławskie. Inwestycje realizowane są w ramach wsparcia unijnego z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014–2020.
- sierpniem**
 - ▶ Rozpoczęcie modernizacji dworca kolejowego w Jaworze.
- październikiem**
 - ▶ Rozpoczęcie modernizacji dworca kolejowego w Strzelinie.
- listopadem**
 - ▶ Rozpoczęcie modernizacji dworca kolejowego w Żaganiu.
- grudniem**
 - ▶ Udostępnienie zmodernizowanego dworca w Miechowie.



3

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

▼
www.plk-sa.pl

Zadaniem Spółki jest tworzenie najlepszych warunków do obsługi transportowej kraju poprzez m.in. realizację największego w historii programu modernizacji linii kolejowych oraz zapewnianie właściwego poziomu bezpieczeństwa. Narodowa sieć linii kolejowych stanowi ważny element systemu transportowego w Polsce i w Europie, a jej zarządca – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zapewnia przewoźnikom kolejowym usługi najwyższej jakości, dbając o zadowolenie pasażerów oraz nadawców i odbiorców towarów. Spółka z powodzeniem łączy tradycję z wykorzystywaniem najnowszych rozwiązań i technologii.

Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu



3.1 O Firmie

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PLK) prowadzi działalność gospodarczą od 1 października 2001 roku. Na dzień 31 grudnia 2017 roku kapitał zakładowy Spółki wynosił 16 696,6 mln zł. Akcjonariuszami Spółki są: Skarb Państwa, który posiada 67,7% wszystkich akcji oraz PKP S.A., które posiadają pozostałe 32,3% akcji. PLK są zarządcą infrastruktury kolejowej, którą udostępniają licencjonowanym przewoźnikom kolejowym. Przedmiotem działalności Spółki jest w szczególności:

- ▶ działalność usługowa wspomagająca transport lądowy, w szczególności prowadzenie ruchu kolejowego i administrowanie liniami kolejowymi, a także utrzymanie linii kolejowych w stanie zapewniającym sprawny i bezpieczny przewóz osób i rzeczy, regularność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego,

ochronę przeciwpożarową, ochronę środowiska oraz mienia na obszarze kolejowym; pozostała działalność profesjonalna, naukowa i techniczna, gdzie indziej nie sklasyfikowana, w tym udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom z zastosowaniem obowiązującego trybu ustalania opłat i publikacji stawek jednostkowych;

- ▶ działalność w zakresie inżynierii i związane z nią doradztwo techniczne, w tym działalność geodezyjna i kartograficzna;
- ▶ roboty związane z budową dróg szynowych, kolei podziemnej, dróg i autostrad, budową linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych;
- ▶ zadania związane z powszechnym obowiązkiem obrony, w szczególności w zakresie przygotowania obszaru kolejowego i linii kolejowych do realizacji zadań obronnych.

3.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

Zarząd



Rada Nadzorcza



3.3 Finanse

W 2017 roku PLK osiągnęły zysk netto w kwocie 15,1 mln zł. Uzyskany wynik finansowy był lepszy od osiągniętego w 2016 roku o 83,3 mln zł. Poprawa wyniku nastąpiła głównie z uwagi na wystąpienie dodatnich różnic kursowych od otrzymanych w walutach obcych kredytów (wzrost kursu złotego względem EUR) oraz rozwiązaniem odpisu

aktualizującego na udziały w spółkach zależnych. Odnotowano poprawę wyniku w pozostałej działalności operacyjnej. Wyższe pozostałe przychody operacyjne uzyskano z rozliczenia środków finansowych unijnych i krajowych przeznaczonych na modernizację infrastruktury kolejowej, które nie podlegają zwrotowi.

Wyniki finansowe za lata 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	5 575,6	5 717,6	142,0	2,5%
Koszty działalności operacyjnej	5 950,0	6 530,1	580,1	9,7%
Wynik ze sprzedaży	-374,4	-812,5	-438,1	-
<i>Marża wyniku na sprzedaży</i>	<i>-6,7%</i>	<i>-14,2%</i>	<i>-7,5 p.p.</i>	<i>-</i>
Pozostałe przychody operacyjne	890,4	1 162,4	272,0	30,5%
Pozostałe koszty operacyjne	360,0	514,3	154,3	42,9%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	530,4	648,1	117,7	22,2%
EBIT	156,0	-164,4	-320,4	-
EBITDA	1 514,5	1 510,2	-4,3	-0,3%
<i>Marża EBITDA</i>	<i>27,2%</i>	<i>26,4%</i>	<i>-0,8 p.p.</i>	<i>-</i>
Przychody finansowe	56,0	278,0	222,0	396,4%
Koszty finansowe	256,8	69,9	-186,9	-72,8%
Wynik na działalności finansowej	-200,8	208,1	408,9	-
Zysk (strata) brutto	-44,8	43,7	88,5	-
Podatek dochodowy	23,4	28,6	5,2	22,2%
Zysk (strata) netto	-68,2	15,1	83,3	-
<i>Rentowność netto</i>	<i>-1,2%</i>	<i>0,3%</i>	<i>1,5 p.p.</i>	<i>-</i>

W 2017 roku przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi wyniosły 5 717,6 mln zł i były wyższe o 142,0 mln zł w porównaniu do 2016 roku, co zasadniczo wynikało z uzyskania wyższych o 64,8 mln zł przychodów z udostępniania linii kolejowych, otrzymania wyższych o 32,7 mln zł środków publicznych, wyższych o 37,3 mln zł przychodów ze sprzedaży złomu oraz wyższych o 5,5 mln zł przychodów ze sprzedaży pozostałych usług. Wzrost przychodów z tytułu dofinansowania

to następstwo wyższej dotacji z budżetu państwa na zarządzanie infrastrukturą kolejową i jej utrzymanie o 306,7 mln zł, w wyniku przesunięcia części środków Funduszu Kolejowego w wysokości 150,6 mln zł z przyznanego limitu do wykorzystania w 2017 roku na 2018 rok, co zostało zrekompensovane zwiększeniem o tę kwotę środków dotacyjnych. Dofinansowanie z Funduszu Kolejowego było niższe o 132,3 mln zł w wyniku zmniejszenia środków z tego Funduszu, spowodowanych

przesunięciem limitu środków przyznaných dla 2017 roku na 2018 rok. Z pierwotnie przyznanej kwoty 270,0 mln zł na wydatki bieżące w 2017 roku została wykorzystana kwota 119,4 mln zł. Wzrost przychodów z tytułu udostępniania linii kolejowych to efekt przede wszystkim wzrostu przychodów od przewoźników towarowych w wyniku wyższej pracy eksploatacyjnej o 9% spowodowanej pozyskaniem przez nich nowych przewozów.

Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym:	5 575,6	5 717,6	142,0	2,5%
Przychody z udostępniania linii kolejowych, z tego:	2 136,2	2 201,0	64,8	3,0%
Przewoźnicy towarowi	1 033,8	1 102,4	68,6	6,6%
Przewoźnicy pasażerscy	1 102,4	1 098,6	-3,8	-0,3%
Środki publiczne	3 191,6	3 224,3	32,7	1,0%
Przychody ze sprzedaży pozostałych usług	99,6	105,1	5,5	5,5%
Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby	7,1	8,8	1,7	23,9%
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	141,1	178,4	37,3	26,4%

Koszty działalności operacyjnej w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Koszty operacyjne ogółem	5 950,0	6 530,1	580,1	9,7%
Amortyzacja	1 358,5	1 674,6	316,1	23,3%
Zużycie materiałów i energii	459,6	477,5	17,9	3,9%
Usługi obce	1 429,2	1 541,2	112,0	7,8%
Podatki i opłaty	79,8	76,8	-3,0	-3,8%
Wynagrodzenia	2 082,3	2 190,7	108,4	5,2%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	511,1	536,6	25,5	5,0%
Pozostałe koszty rodzajowe	29,5	32,7	3,2	10,8%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,0	0,0	0,0	-

Koszty działalności operacyjnej wyniosły 6 530,1 mln zł i były o 580,1 mln zł wyższe w porównaniu do 2016 roku. Odnotowany wzrost kosztów wynikał głównie z wyższych kosztów amortyzacji (w następstwie sukcesywnego oddawania do użytkowania zrealizowanych inwestycji infrastrukturalnych),

wyższych kosztów wynagrodzeń (będących efektem m.in. wyższego poziomu zatrudnienia, wzrostu wynagrodzenia minimalnego od 1 stycznia 2017 roku) oraz wyższych kosztów usług obcych, w tym głównie z tytułu poniesionych kosztów na remonty i utrzymanie linii kolejowych.

Odnotowany wzrost pozostałych przychodów operacyjnych w stosunku do 2016 roku był głównie rezultatem rozliczenia środków finansowych przeznaczonych na sfinansowanie zrealizowanych nakładów na modernizację infrastruktury kolejowej, uzyskiwanych z Funduszu Kolejowego, Funduszy Strukturalnych, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Regionalnych Programów Operacyjnych, Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (dalej POIiŚ) oraz

innych nie podlegających zwrotowi środków ze źródeł unijnych i krajowych. Rozliczenie tych środków finansowych następuje równomiernie do amortyzacji środków trwałych powstałych w wyniku inwestycji z nich finansowanych. Wzrost pozostałych kosztów operacyjnych w 2017 roku w porównaniu do 2016 roku wynikał głównie z wyższych kosztów zawiązanych rezerw na roszczenia wykonawców robót inwestycyjnych oraz rezerw na świadczenia pracownicze przy jednocześnie niższych kosztach wynikających z dokonania odpisów

aktualizujących wartość aktywów niefinansowych. Wzrost wyniku na działalności finansowej o 408,9 mln zł był głównie efektem wzrostu przychodów finansowych w wyniku wystąpienia przychodów z dodatnich różnic kursowych (w 2016 roku wystąpiły ujemne różnice kursowe) oraz rozwiązania odpisów aktualizujących wartość udziałów w spółkach zależnych. Na lepszy wynik na działalności finansowej miały wpływ również niższe koszty odsetek od kredytów i obligacji.

3.4 Majątek

Najważniejszą część aktywów trwałych w Spółce stanowiły rzeczowe aktywa trwałe. W ciągu 2017 roku nastąpił wzrost wartości tej pozycji aktywów o 9,9% w następstwie prowadzonego procesu inwestycyjnego. Dominujący udział w strukturze rzeczowych aktywów trwałych stanowiły budynki, lokale, obiekty inżynierii lądowej i wodnej, które

stanowiły 68,5% w łącznej wartości aktywów trwałych. Odnotowano wzrost ich udziału o 0,1 p.p. w porównaniu do 2016 roku, głównie w wyniku modernizacji infrastruktury kolejowej. Jednocześnie w ciągu roku obrotowego odnotowano spadek udziału środków trwałych w budowie w łącznej wartości aktywów trwałych o 1,8 p.p.

Wybrane aktywa trwałe w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	31.12.2016	31.12.2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Aktywa trwałe	48 403,4	53 229,2	4 825,8	10,0%
I. Wartości niematerialne i prawne	28,3	31,1	2,8	9,9%
II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego:	48 246,9	53 031,1	4 784,2	9,9%
1. Środki trwałe, z tego:	37 931,6	41 866,6	3 935,0	10,4%
a. Grunty	3 617,3	4 084,3	467,0	12,9%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	33 105,3	36 482,5	3 377,2	10,2%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	1 080,0	1 140,1	60,1	5,6%
d. Środki transportu	106,8	130,6	23,8	22,3%
e. Inne środki trwałe	22,2	29,1	6,9	31,1%
2. Środki trwałe w budowie	10 255,7	10 340,8	85,1	0,8%
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie	59,6	823,7	764,1	1 282,0%
III. Inwestycje długoterminowe	128,2	167,0	38,8	30,3%



3.5 Dofinansowanie

W 2017 roku przyznano dofinansowanie do bieżącej działalności PLK w łącznej wysokości 3 298,4 mln zł. Otrzymane środki z dotacji budżetowej w kwocie 3 048,9 mln zł zostały przeznaczone na pokrycie kosztów:

- ▶ zarządzania, w tym kosztów: administracyjnych, bieżącego utrzymania i remontów infrastruktury, prowadzenia ruchu kolejowego, amortyzacji i kosztów pośrednich;
- ▶ ochrony;
- ▶ ulgi intermodalnej.

Dotacja celowa na pomoc techniczną w ramach POIiŚ na lata 2014–2020 oraz w ramach instrumentu „Łącząc Europę” Connecting Europe Facility (CEF) w łącznej kwocie 56,2 mln zł została przeznaczona na sfinansowanie kosztów działalności operacyjnej, w tym: związanych z zatrudnieniem, podnoszeniem kwalifikacji pracowników, wsparciem eksperckim i prawnym, wsparciem procesu realizacji, promocją dobrych praktyk stosowanych w realizacji

i monitorowaniu projektów CEF oraz aktualizacją podręcznika procedur dla realizacji projektów kolejowych realizowanych w ramach CEF.

Otrzymane środki z Funduszu Kolejowego były wydatkowane na podstawie Planu Finansowego Funduszu Kolejowego na 2017 rok. Plan określał limit środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych na wydatki bieżące związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową. Środki w kwocie 193,5 mln zł zostały przeznaczone m.in. na wynagrodzenia pracowników związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej, wynagrodzenia Straży Ochrony Kolei (dalej SOK), wynagrodzenia administracyjne i czynsz związane z dzierżawą pomieszczeń biurowych. Część środków została przeznaczona również na sfinansowanie kosztów odsetek od kredytów z Europejskiego Banku

Inwestycyjnego (EBI) oraz wyemitowanych obligacji.

Na podstawie Rozporządzenia Rady (EWG) nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969 roku, dotyczącego wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych, PLK były uprawnione do otrzymania rekompensaty za poniesione wydatki wynikające z obowiązku utrzymania przejazdów kolejowych oraz pokrywania kosztów związanych z funkcjonowaniem SOK. Rozporządzenie miało doprowadzić do trwałego zapewnienia równych warunków konkurencji między różnymi gałęziami transportu. Na podstawie umowy zawartej z ówczesnym Ministrem Infrastruktury i Budownictwa, Spółka otrzymała w 2016 roku rekompensatę w kwocie 113,9 mln zł z tytułu wydatków wynikających z obowiązku pokrywania kosztów związanych z funkcjonowaniem SOK za 2013 rok. W 2017 roku Spółka takiej rekompensaty nie otrzymała.

Wykorzystanie środków publicznych na działalność operacyjną i pozostałą działalność operacyjną w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Środki publiczne, z tego:	3 242,8	3 298,4	55,6	1,7%
Dotacja budżetowa (podmiotowa)	2 742,0	3 048,7*	306,7	11,2%
Dotacja na pomoc techniczną POIiŚ i CEF	60,3	56,2	-4,1	-6,8%
Fundusz Kolejowy część „E” – wydatki bieżące	325,8	193,5	-132,3	-40,6%
Wydatki bieżące (podstawowa działalność operacyjna)	274,6	119,4	-155,2	-56,5%
Obsługa kosztów finansowych kredytów EBI i obligacji (pozostała działalność operacyjna)	51,2	74,1	22,9	44,7%
Rekompensata z tytułu normalizacji rachunkowości	113,9	0,0	-113,9	-100,0%
Dotacja na ulgę w opłacie podstawowej, którą Spółka udzieliła w odniesieniu do pociągów realizujących przewozy uczestników Światowych Dni Młodzieży*	0,8	0,0	-0,8	-100,0%

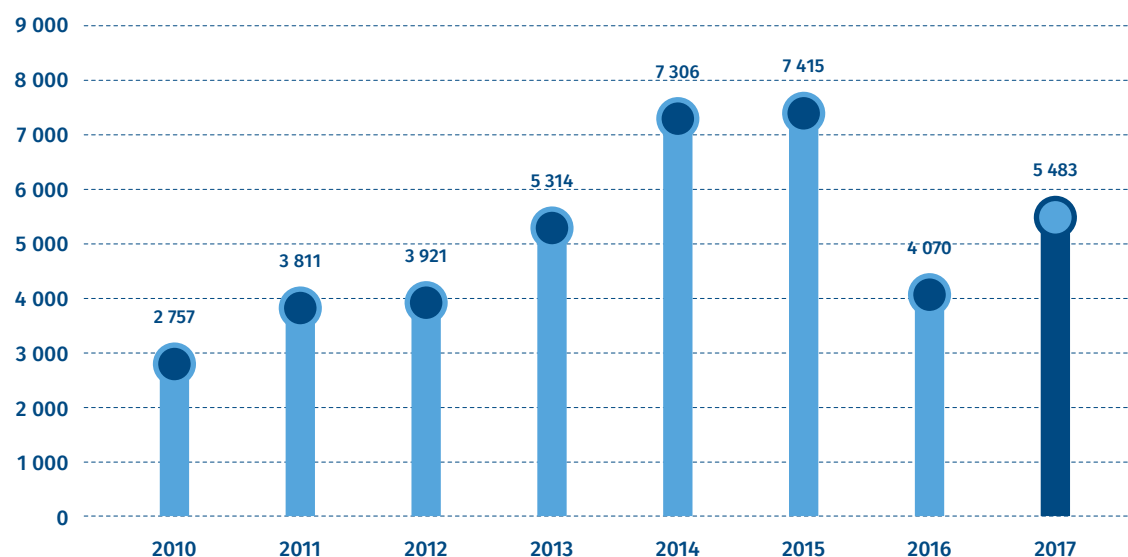
* Wykonanie dotacji za 2017 rok wynosi 3 048,9 mln zł. W księgach rachunkowych ujęta jest kwota mniejsza o 0,2 mln zł, która wynika z korekt dotacji za lata poprzednie zaksięgowanych w 2017 roku.

3.6 Inwestycje

PLK jako zarządca państwowej infrastruktury kolejowej ma na celu poprawę sprawności i wydajności systemu transportowego kraju poprzez realizację szerokiego programu inwestycyjnego obejmującego modernizację wielu linii kolejowych. W 2017 roku realizowano projekty inwestycyjne ujęte w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku (dalej KPK), który został przyjęty we wrześniu 2015 roku, a następnie

zaktualizowany uchwałą Nr 106/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 roku. W 2017 roku PLK poniosła nakłady inwestycyjne w kwocie 5 483,0 mln zł. Inwestowane środki pieniężne przeznaczono głównie na modernizację linii kolejowych, co w przyszłości przełoży się na wzrost przepustowości linii kolejowych i prędkości handlowej przewoźników.

Nakłady inwestycyjne w latach 2010–2017 (w mln zł)

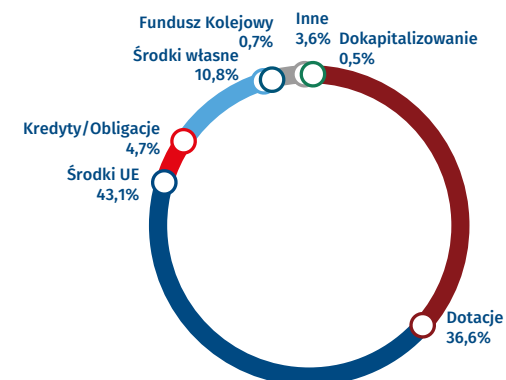


Zakres przedmiotowy poszczególnych projektów inwestycyjnych realizowanych przez PLK obejmuje zwykle kompleksowe wymiany nawierzchni kolejowej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i elektroenergetyki (trakcyjnej i nietrakcyjnej), a także modernizację przejazdów kolejowo-drogowych w jednym poziomie oraz ich likwidację i zastępowanie skrzyżowaniami dwupoziomymi. Wymiana starych, wyeksploatowanych urządzeń i zdegradowanych elementów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych na elementy i urządzenia nowe, wykonane z zastosowaniem współ-

czesnych technologii, pozwala na znaczącą poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych (głównie maksymalnych dopuszczalnych prędkości), przy co najmniej zachowaniu, a zazwyczaj podniesieniu bezpieczeństwa ruchu. W roku 2017 na sieci kolejowej zarządzanej przez PLK wykonane zostały roboty inwestycyjne obejmujące w szczególności modernizację, rewitalizację lub budowę 1 037,5 km torów, 182 przejazdów kolejowo-drogowych, a także wybudowano lub zmodernizowano 39 skrzyżowań dwupoziomych. W ramach prac modernizacyjnych i rewita-

lizacyjnych, które obejmowały nawierzchnię dróg kolejowych, wymieniane były również elementy infrastruktury niezbędne do prowadzenia bezpiecznego ruchu pociągów przy dopuszczalnych prędkościach, w tym zabudowa rozjazdów w liczbie 534 szt. W ramach prowadzonych modernizacji oraz rewitalizacji linii kolejowych, PLK przebudowują przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory, wyposażając je w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania, a także likwidując przejazdy i przejścia w poziomie szyn, zastępując je wiaduktami, kładkami lub tunelami.

Struktura źródeł finansowania inwestycji w 2017 roku

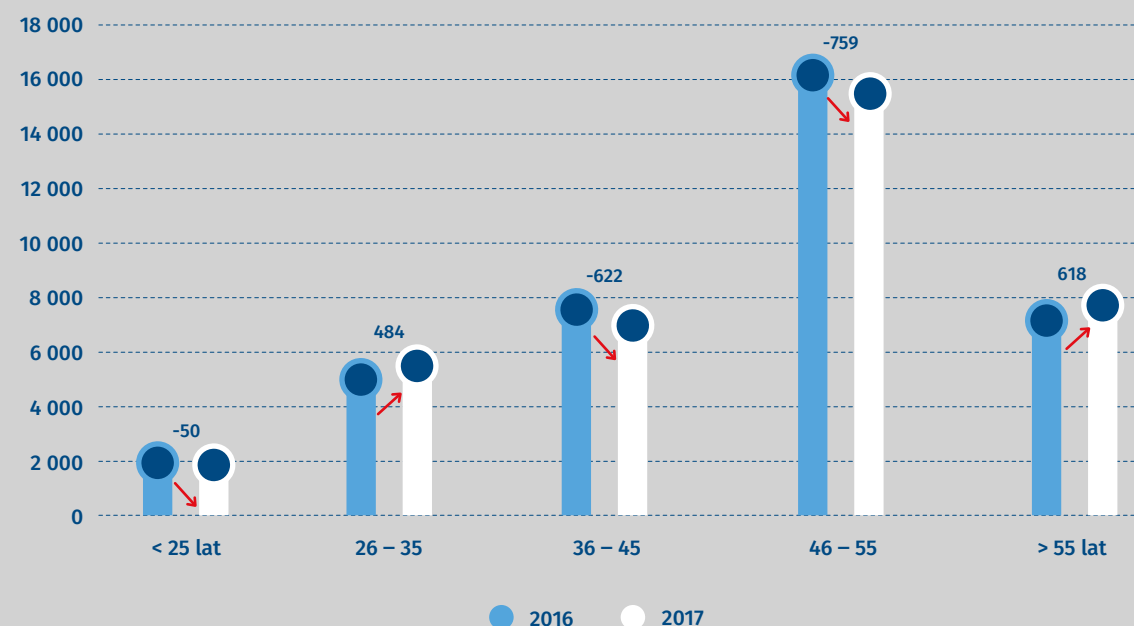


3.7 Zatrudnienie

Przeciętne zatrudnienie w PLK w 2017 roku wyniosło 39 349 etatów i było wyższe w porównaniu do 2016 roku o 195 etatów. Jednocześnie stan zatrudnienia na koniec 2017 roku wyniósł 39 174 osoby, co stanowiło spadek o 329 osób w stosunku do 2016 roku.

Spadek zatrudnienia w porównaniu do końca grudnia 2016 roku wynikał głównie z odejść pracowników na emerytury oraz ze spadku zatrudnienia w zespole obsługi urządzeń inżynierii ruchu oraz w zespole diagnostyki i konserwacji drogi kolejowej.

Struktura zatrudnienia wg wieku pracowników



3.8 Najważniejsze wydarzenia

- styczeń**
- ▶ Podpisanie umowy na rewitalizację ważnych linii kolejowych na Śląsku, na odcinku Chybie – Żory – Rybnik – Nędza/ Turze.
- luty**
- ▶ Podpisanie umowy na remont linii obwodowej w Warszawie – odcinek Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska.
 - ▶ Konferencja prasowa w PAP. Trzy filary Krajowego Programu Kolejowego (KPK). Przedstawienie przez PLK planów inwestycyjnych na 2017 rok oraz celów realizacji KPK – znacząca poprawa ruchu kolejowego w aglomeracjach, podniesienie standardu podróży na trasach regionalnych oraz polepszenie warunków dla przewozu towarów.
- marzec**
- ▶ Lepsze podróże koleją z Podkarpacia na Lubelszczyznę. Podpisanie pierwszej umowy z Programu Operacyjnego Polska Wchodnia (PO PW) na modernizację i elektryfikację trasy Lublin – Stalowa Wola Rozwadów.
 - ▶ Lepsze podróże między Warszawą a Poznaniem. Podpisanie pierwszej z trzech umów na modernizację trasy Poznań – Warszawa.
- kwiecień**
- ▶ Jeszcze lepsze podróże koleją z Grodziska Mazowieckiego do Warszawy – podpisanie umowy na prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linii 447).
 - ▶ Nowocześniejsza kolej dalekobieżna i aglomeracyjna w Krakowie i Małopolsce – podpisanie umowy na wykonanie prac na linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej.
 - ▶ Oddanie do użytku nowego przystanku Gorzów Wielkopolski Wschodni w ramach modernizacji estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim.
 - ▶ Pociągiem z Piły do Poznania o 40 minut krócej. Podpisanie umowy na przebudowę linii kolejowej z Poznania do Piły.
- maj**
- ▶ Warszawa – Lublin – największy projekt KPK rozpoczęty. Podpisanie umowy na modernizację linii kolejowej Warszawa – Lublin – odcinek Otwock – Lublin.
 - ▶ Nowe przystanki i krótsza podróż ze Szczecinka do Ustki. Podpisanie umowy na rewitalizację linii kolejowej nr 405 odcinek granica województwa (między stacjami Biały Bór a Słosinko) – Słupsk – Ustka.
 - ▶ Szybciej pociągiem z Grudziądza i Kwidzyna do Malborka. Podpisanie umowy na rewitalizację linii kolejowej nr 207 odcinek Gardeja – Malbork.
 - ▶ Krótsze i wygodniejsze podróże na trasie Kraków – Zakopane dzięki nowej łącznicy i przystankowi w Suchoj Beskidzkiej. Podpisanie umowy na zaprojektowanie i wykonanie prac na odcinku linii kolejowej nr 97 Skawina – Sucha Beskidzka oraz na zaprojektowanie robót dla budowy łącznicy w Kalwarii Zebrzydowskiej.
 - ▶ PLK otrzymały nagrodę „Innowacja 2017: SAP Innovation Award” za projekt „Wdrożenie systemu SAP HCM”.
- czerwiec**
- ▶ Krócej z Krakowa do Zakopanego o 15 minut. Oddanie do użytku nowej łącznicy kolejowej w Suchoj Beskidzkiej i nowego przystanku kolejowego Sucha Beskidzka Zamek.
 - ▶ Oddanie do użytku przebudowanej stacji w Libiążu.
 - ▶ Szybciej i wygodniej z Warszawy do Białegostoku. Podpisanie umowy na modernizację odcinka Sadowne – Czyżew na linii E75 Warszawa – Białystok.
 - ▶ Kampania spoteczna „Bezpieczny przejazd” – „Szlaban na ryzyko!”. Rozpoczęcie wakacyjnej akcji „Bezpieczne piątki”.
 - ▶ Podpisanie umowy na ostatni etap modernizacji linii Poznań – Wrocław – wykonanie prac na odcinku Rawicz – Leszno.
- lipiec**
- ▶ Wygodne podróże z Gdańska. Podpisanie umowy na przebudowę stacji Gdańsk Główny.
 - ▶ Pociągiem z Legnicy do Lubina i Rudnej Gwizdanów. Podpisanie umowy na modernizację linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów.
 - ▶ Będą lepsze podróże „Wiedenką” i na Śląsku. Podpisanie umowy na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych na odcinku Częstochowa – Zawiercie.
 - ▶ Szybciej koleją ze Szczecinka do Runowa Pomorskiego. Podpisanie umowy na rewitalizację trasy Szczecinek – Runowo Pomorskie.
- sierpień**
- ▶ Kolej otwiera Mazury. Podpisanie umowy na prace na linii kolejowej nr 219 na odcinku Szczytno – Ełk z PO PW.
 - ▶ Aż 140 mln zł na lepsze podróże na Podlasiu. Podpisanie umów z PO PW na modernizację tras pomiędzy Lewkami a Hajnówką oraz Białymstokiem a Bielskiem Podlaskim.
 - ▶ Wygodniejsze stacje w Białej Podlaskiej. Podpisanie umowy na ostatni etap prac na odcinku Siedlce – Terespol.
- wrzesień**
- ▶ Rozpoczęcie modernizacji linii kolejowej nr 447 Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki.
 - ▶ Konferencja w PAP. Przyspieszenie inwestycyjne, podsumowanie realizacji inwestycji PLK.
 - ▶ Ponad 267 mln na przebudowę trasy Działdowo – Olsztyn. Podpisanie umowy na kolejny z projektów z PO PW – modernizacja linii nr 216 Działdowo – Olsztyn.
 - ▶ Krótsze podróże koleją z Opolą do Kędzierzyna-Koźla i Katowic. Podpisanie umowy na modernizację odcinka Opole – Kędzierzyn-Koźle.
- październik**
- ▶ Ogłoszenie przetargu na opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz”.
 - ▶ Szybsze i wygodniejsze podróże z Krakowa do Katowic. Podpisanie umowy na modernizację odcinka Trzebinia – Krzeszowice w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb”.
 - ▶ Inwestycje za ponad pół miliarda zł na trasę Trzebinia – Zebrzydowice. Podpisanie umowy na zaprojektowanie i wykonanie robót na odcinku Trzebinia – Oświęcim w ramach projektu POLIŚ 5.1-12 pn.: „Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice”.
 - ▶ Lepsze podróże koleją w województwie świętokrzyskim. Podpisanie kolejnej umowy z PO PW na modernizację linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Sandomierz.
 - ▶ Ćwierć miliarda zł na zwiększenie bezpieczeństwa na 182 przejazdach kolejowo-drogowych. Podpisanie umowy na realizację programu przejazdowego „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami”.
 - ▶ Innowacyjna kolej – Narodowe Centrum Badań i Rozwoju i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogłosiły konkurs na realizację najlepszych projektów badawczo-rozwojowych służących polskiej kolei, realizowanego w ramach „BRiK – Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej”.
- listopad**
- ▶ PLK największym beneficjentem środków CEF. Podpisanie kolejnych umów o dofinansowanie inwestycji kolejowych z programu „Łącząc Europę” (CEF).
 - ▶ Wygodniej w podróż ze Szczecina Głównego. Podpisanie umowy na przebudowę stacji Szczecin Główny wraz z dostosowaniem jej do wymagań TSI PRM.
 - ▶ Krótsza podróż pociągiem z Rzepina do Kostrzyna. Podpisanie umowy na modernizację kolejnego odcinka „Nadodrzańki” – odcinek Drzeńsko – Kostrzyn.
- grudzień**
- ▶ Otwarcie łącznicy Kraków Zabłocie – Kraków Podgórze.
 - ▶ Kolej otwiera Łódź. Podpisanie umowy na budowę tunelu średnicowego w Łodzi.
 - ▶ Krótsza podróż z Kielca do Warszawy przez Centralną Magistralę Kolejową (CMK). Podpisanie umowy na budowę nowej łącznicy, linii kolejowej Czarnca – Włoszczowa Północ.
 - ▶ Bezpieczniejsze i sprawniejsze przejazdy pociągiem. Podpisanie umowy na zabudowę systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 na linii E20 Kunowice – Terespol (z wyłączeniem węzła warszawskiego).
 - ▶ Bezpieczniejsza i sprawniejsza podróż koleją. Podpisanie pierwszej umowy na realizację programu rozjazdowego „Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym – etap II”.

4

PKP CARGO

▼ www.pkpcargo.com

Spółka PKP CARGO jest największym w Polsce, oraz jednym z największych w Unii Europejskiej, operatorem kolejowych przewozów towarowych. Jest pierwszą europejską firmą kolejową notowaną na giełdzie papierów wartościowych. Jej głównym akcjonariuszem pozostaje PKP S.A.

Jako Grupa PKP CARGO jest liderem w Polsce i jedną z wiodących grup logistycznych w Europie, zapewniającą profesjonalne zarządzanie zintegrowanym łańcuchem usług logistycznych.

4.1 O Firmie

Spółka PKP CARGO S.A. (dalej PKP CARGO) powstała na mocy art. 14 ustawy z 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Spółka PKP CARGO w swojej obecnej formie prawnej została utworzona w ramach powyższego procesu i rozpoczęła działalność w październiku 2001 roku, po otrzymaniu odpowiedniej koncesji od Ministra Transportu.

PKP CARGO, wraz z pozostałymi Spółkami wchodzącymi w skład Grupy PKP CARGO, poza realizacją usług transportu kolejowego towarów, oferuje swoim klientom usługi dodatkowe: logistykę intermodalną, spedycję (krajową i międzynarodową), usługi terminalowe (przeładunek i składowanie towarów na styku torów szeroko i normalnotorowych na

wschodniej granicy Polski, a także w innych kluczowych lokalizacjach w Polsce), usługi bocznicowe i trakcyjne. Ponadto zajmuje się utrzymaniem i naprawami taboru oraz działalnością rekultywacyjną.

Spółka jest największym w Polsce i jednym z największych w Unii Europejskiej operatorem kolejowych przewozów towarowych. Obecnie PKP CARGO posiada certyfikaty bezpieczeństwa umożliwiające świadczenie samodzielnych usług transportu kolejowego na terytorium siedmiu państw europejskich: Czech, Słowacji, Niemiec, Austrii, Holandii, Litwy oraz Węgier.

Od 30 października 2013 roku spółka PKP CARGO jest obecna na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie (dalej GPW). Oferta publiczna była pierwszą

przeprowadzoną z sukcesem ofertą akcji narodowego kolejowego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej. Najbardziej udany od lat debiut giełdowy spółki Skarbu Państwa potwierdza wyróżnienie przyznane przez redakcję „Gazety Giełdy Parkiet” oraz nagroda „Best IPO on the Warsaw Stock Exchange 2013/2014” – nagroda Warsaw Capital Market Summit 2014. Do publicznego obrotu trafiło 48,3% akcji. W czerwcu 2014 roku w wyniku dokonania transakcji pakietowych, zawartych w rezultacie przyspieszonej budowy księgi popytu, spółka PKP S.A. dokonała sprzedaży 17,0% posiadanych akcji PKP CARGO. W październiku 2015 roku zakończył się trwający dwa lata lock-up, tj. zakaz zbywania akcji pracowniczych.

W 2015 roku sfinalizowano proces nabycia 80% udziałów w spółce Advanced World Transport B.V. (dalej AWT), drugiego co do wielkości kolejowego przewoźnika towarowego w Czechach, którego działalność obejmuje Europę Środkową oraz Południową. Akwizycja AWT zapewniła PKP CARGO wzrost udziału na rynku czeskim oraz udział

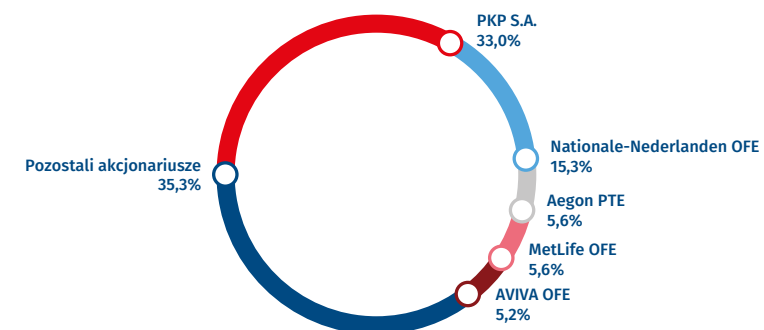
w przebiegu korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk. W 2017 roku spółka Minezit SE zrealizowała posiadaną przez siebie opcję sprzedaży 20% udziałów w kapitale zakładowym AWT i tym samym PKP CARGO stało się, w drodze kupna, jej jedynym właścicielem. W 2015 roku Spółka PKP CARGO podpisała umowę nabycia 44,4% udziałów

w spółce PS Trade Trans Sp. z o.o., uzyskując tym samym 100% jej udziałów. Spółka ta zmieniła nazwę na PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. i w wyniku konsolidacji z CARGO-SPED Sp. z o.o. połączyła funkcje spedytora i operatora intermodalnego działającego w ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

Czesław Warszewicz
Prezes Zarządu



Struktura akcjonariatu spółki PKP CARGO na dzień 31 grudnia 2017 roku



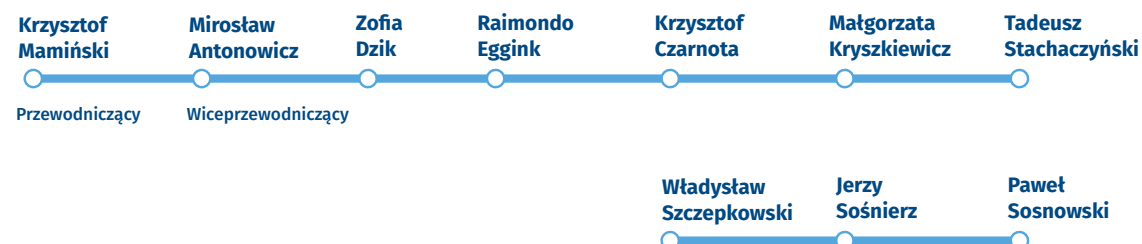


4.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

Zarząd



Rada Nadzorcza



4.3 Finanse

Grupa PKP CARGO w 2017 roku wypracowała zysk netto w wysokości 81,7 mln zł, osiągając tym samym poprawę raportowanego wyniku o 215,4 mln zł.

Sprawozdanie z całkowitych dochodów za lata 2016–2017 sporządzone według MSR/MSSF (w mln zł)

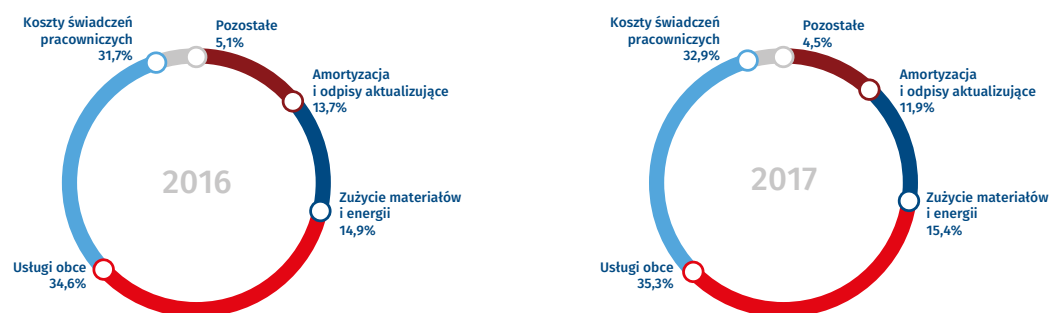
Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody z działalności operacyjnej	4 411,3	4 738,6	327,3	7,4%
Koszty działalności operacyjnej	4 543,4	4 583,6	40,2	0,9%
EBIT	-132,1	155,0	287,1	-
EBITDA	489,5	701,9	212,4	43,4%
Marża EBITDA	11,1%	14,8%	+3,7 p.p.	-
Przychody finansowe	38,9	20,2	-18,7	-48,1%
Koszty finansowe	61,2	59,5	-1,7	-2,8%
Udział w zyskach jednostek wycenianych metodą praw własności	3,5	0,8	-2,7	-77,1%
Wynik przed opodatkowaniem	-150,9	116,5	267,4	-
Podatek dochodowy	-17,1	34,8	51,9	-
Wynik netto	-133,8	81,7	215,4	-
Retenność netto	-3,0%	1,7%	+4,7 p.p.	-
Suma pozostałych całkowitych dochodów	42,7	-7,2	-49,9	-
Suma całkowitych dochodów	-91,1	74,5	165,6	-

W 2017 roku Grupa PKP CARGO uzyskała przychody z działalności operacyjnej na poziomie 4 738,6 mln zł i był to wzrost w stosunku do 2016 roku o 327,3 mln zł. Wyższe przychody spowodowane były głównie wyższymi przychodami z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych, wynikających głównie z wyższych przewozów towarów (szczególnie dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO opisano w rozdziale 4.7 Przewozy towarów). Grupa PKP CARGO odnotowała również wyższe przychody ze sprzedaży towarów

i materiałów w efekcie wyższej sprzedaży złomu (m.in. odpadów z działalności remontowej) i wyższej sprzedaży towarów (w szczególności węgla). Jednocześnie Grupa PKP CARGO odnotowała niższe przychody ze sprzedaży usług poza-przewozowych. Najistotniejsze spadki odnotowano w pozycji przychodów bocznicowych i trakcyjnych, głównie w wyniku zakończenia działalności wydobywczej kopalni węgla kamiennego Makoszowy i Krupiński oraz niższych przychodów zrealizowanych na bocznicach kopalni węgla kamiennego.

Koszty działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Koszty operacyjne ogółem	4 543,4	4 583,6	40,2	0,9%
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	621,6	546,9	-74,7	-12,0%
Zużycie materiałów i energii	675,0	706,5	31,5	4,7%
Usługi obce	1 573,1	1 618,7	45,6	2,9%
Podatki i opłaty	36,3	39,0	2,7	7,4%
Koszty świadczeń pracowniczych	1 442,3	1 508,7	66,4	4,6%
Pozostałe koszty rodzajowe	55,5	57,6	2,1	3,8%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	22,1	39,1	17,0	76,9%
Pozostałe koszty operacyjne	117,5	67,1	-50,4	-42,9%

Struktura kosztów działalności operacyjnej Grupy PKP CARGO w latach 2016–2017

W 2017 roku koszty działalności operacyjnej wzrosły o 40,2 mln zł do poziomu 4 583,6 mln zł, głównie w wyniku wzrostu kosztów świadczeń pracowniczych, a także wzrostu kosztów usług obcych oraz zużycia materiałów i energii, przy jednoczesnym spadku wartości dokonanych odpisów amortyzacji i odpisów aktualizujących oraz spadku pozostałych kosztów operacyjnych. Wzrost kosztów świadczeń pracowniczych wynikał głównie z podwyżek wynagrodzeń

w spółkach Grupy PKP CARGO oraz aktualizacji wyceny aktuarialnej rezerwy na świadczenia pracownicze, pomimo spadku przeciętnego zatrudnienia w Grupie. Wzrost kosztów usług obcych był efektem wzrostu kosztów usług dostępu do linii zarządzających infrastrukturą spowodowanym wyższymi przewozami towarowymi. Wzrost kosztów zużycia materiałów i energii również wynikał z wyższych przewozów towarowych, na co głównie wpłynął większy

udział przewozów realizowanych w trakcji spalinowej (wynik utrudnień na liniach PLK i objazdów) oraz wzrost przewozów zrealizowanych przez Grupę PKP CARGO. Spadek kosztów amortyzacji i odpisów aktualizujących spowodowany został przez zaistnienie zdarzeń jednorazowych (rozwiązanie części odpisu aktualizującego wartość taboru w 2017 roku oraz aktualizacja wartości majątku Grupy AWT w 2016 roku). W 2017 roku Grupa PKP CARGO poniosła

stratę na działalności finansowej w wysokości 38,6 mln zł wobec straty w 2016 roku w wysokości 18,9 mln zł. Główną przyczyną pogorszenia wyniku z działalności finansowej był spadek o 31,8 mln zł przychodów z wyceny zobowiązania z tytułu opcji „put” na udziały niedające kontroli. Jednocześnie w 2017 roku zwiększył się o 10,4 mln zł wynik

netto z tytułu różnic kursowych w wyniku zmian kursów walutowych. W 2016 roku strata przed opodatkowaniem Grupy PKP CARGO wyniosła 150,9 mln zł, przy zysku w 2017 roku wynoszącym 116,5 mln zł. Jest to efekt poprawy wyniku na działalności operacyjnej przy jednoczesnym powiększeniu straty na działalności finansowej.

W 2017 roku Grupa zrealizowała zysk netto w wysokości 81,7 mln zł. Główną przyczyną wzrostu raportowanego w 2017 roku wyniku finansowego była poprawa sytuacji na rynku przewozów, co bezpośrednio przełożyło się na większy wolumen przewozów i wyższe ceny usług przewozowych.

4.4 Majątek

Na dzień 31 grudnia 2017 roku wartość rzeczowych aktywów trwałych w Grupie PKP CARGO wyniosła ogółem 4 688,0 mln zł i w porównaniu do poprzedniego roku spadła o 12,6 mln zł.

Do największych pozycji aktywów trwałych zaliczają się środki transportu. Według stanu na 31 grudnia 2017 roku Grupa PKP CARGO posiadała 2 334 lokomotywy, w tym 1 272 lokomotywy spalinowe oraz 1 062 lokomotywy elektryczne. Ponadto Grupa PKP CARGO dysponowała 64 760 wagonami. W porównaniu do końca 2016 roku liczba

lokomotyw zmalała o 237, a wagonów o 926, głównie w następstwie likwidacji taboru będącego w złym stanie technicznym. Jednocześnie w 2017 roku spółce PKP CARGO dostarczono pozostałą część wielosystemowych lokomotyw Siemens Vectron z zamówionych w latach ubiegłych 15 szt.

Wybrane aktywa trwałe Grupy PKP CARGO w latach 2016–2017 (mln zł) według MSR/MSSF

Wyszczególnienie	31.12.2016	31.12.2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Rzeczowe aktywa trwałe	4 700,6	4 688,0	-12,6	-0,3%
1. Środki trwałe, z tego:	4 658,7	4 649,3	-9,4	-0,2%
a. Grunty, w tym p.w.u.	160,0	154,8	-5,2	-3,2%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	572,8	561,3	-11,5	-2,0%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	139,8	135,0	-4,8	-3,4%
d. Środki transportu	3 777,4	3 790,4	13,0	0,3%
e. Inne środki trwałe	8,7	7,8	-0,9	-10,3%
2. Środki trwałe w budowie	41,9	38,7	-3,2	-7,6%



4.5 Inwestycje

Grupa PKP CARGO w 2017 roku poniosła nakłady inwestycyjne w kwocie 562,0 mln zł (zgodnie z MSR/MSFF), co stanowiło wzrost o 5,5% w stosunku do wykonania 2016 roku. Nakłady inwestycyjne przeznaczone były głównie na realizację zadań związanych z taborami i obejmowały przede wszystkim nakłady na komponenty w remontach taboru w kwocie 358,6 mln zł (ilość napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych

przez UTK oraz ilości utrzymywanego w sprawności taboru zgodnie z zapotrzebowaniem przewozowym). Do nakładów inwestycyjnych należy zaliczyć modernizację lokomotyw (67,0 mln zł) oraz zakup lokomotyw wielosystemowych Siemens Vectron (53,0 mln zł). Pozostałe nakłady inwestycyjne dotyczyły budownictwa inwestycyjnego (32,1 mln zł), zakupu maszyn i urządzeń (17,6 mln zł) oraz teleinformatyzacji (16,3 mln zł).

Zestawienie wielkości nakładów inwestycyjnych poniesionych przez Grupę PKP CARGO w latach 2016–2017 (w mln zł) zgodnie z MSR/MSFF

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Inwestycje ogółem	532,7	562,0	29,3	5,5%
Budownictwo inwestycyjne	19,1	32,1	13,0	68,1%
Zakupy pojazdów trakcyjnych	200,2	53,0	-147,2	-73,5%
Modernizacje lokomotyw	40,5	67,0	26,5	65,4%
Komponent w remontach taboru	230,7	358,6	127,9	55,4%
Zakupy i modernizacja wagonów	3,6	14,9	11,3	313,9%
Maszyny i urządzenia	14,4	17,6	3,2	22,2%
Teleinformatyzacja	20,1	16,3	-3,8	-18,9%
Pozostałe inwestycje	4,1	2,5	-1,6	-39,0%

4.6 Zatrudnienie

Grupa PKP CARGO na koniec 2017 roku zatrudniała 23 253 osoby i był to wzrost w stosunku do końca 2016 roku o 109 osób. Jednocześnie przeciętne zatrudnienie w etatach w okresie 12 miesięcy spadło

o 163 etaty do poziomu 23 278 etatów. Na spadek przeciętnego poziomu zatrudnienia miało wpływ głównie nabycie przez pracowników uprawnień emerytalnych i rentowych.

4.7 Przewozy towarów

Grupa PKP CARGO w 2017 roku przewiozła 119,1 mln ton ładunków i był to wzrost w porównaniu do roku poprzedniego o 7,6 mln ton. W 2017 roku wykonano wyższą pracę przewozową o 2 489,0 mln tkm oraz średnią odległość przewozów, która wzrosła o 4,5 km do poziomu 260,3 km.

Wzrost przewiezioną masę towarów w 2017 roku wynikał głównie ze wzrostu przewozów na terenie Polski, które zrealizowano w wysokości 107,4 mln ton masy towarowej oraz 28,3 mld tkm pracy przewozowej. Z podziału masy przewiezionych towarów w ujęciu rodzajowym wynika, iż nastąpił wzrost przewozów kruszywa i materiałów budowlanych do poziomu 22,2 mln ton w efekcie intensyfikacji realizacji w Polsce inwestycji drogowych oraz kolejowych, zwiększenia zapotrzebowania na przewozy kruszywa do betoniarni i wytwórni mas bitumicznych oraz większego zapotrzebowania na kamień wapienny w związku z wyższą produkcją wyrobów hutniczych. Na wielkość przewozów kruszywa i materiałów budowlanych wpłynął również wzrost importu z Ukrainy i Białorusi. Grupa PKP CARGO odnotowała wzrost przewozów metali i rud do poziomu 13,0 mln ton,

głównie w wyniku korzystnej sytuacji w przemyśle metalurgicznym na rynkach światowych, poprawiającej się koniunkturę gospodarczej Polski i rynków zagranicznych oraz mniejszego importu z Chin (skutek wprowadzonych przez Komisję Europejską ceł na produkty sprzedawane po cenach dumpingowych). Grupa PKP CARGO odnotowała także wzrost przewozów produktów chemicznych do poziomu 7,0 mln ton, który to wynikał ze wzrostu przewozów węgla wodorów ze wschodu zarówno w imporcie, jak i w transzycie, a także ze wzrostu przewozów przez porty morskie. Wyższe o 49,0% przewozy masy towarowej paliw płynnych zanotowano w wyniku ograniczenia tzw. „szarej strefy” w obrocie paliwami płynnymi wskutek wdrożonych przepisów („pakiet paliwowy”). Przewozy intermodalne wyniosły 7,6 mln ton i były wyższe w porównaniu

do odnotowanych w 2016 roku o 17,5%, na skutek m.in. rozwoju połączeń tranzytowych, wzrostu obsługi połączeń towarowych w relacji Chiny–Europa–Chiny w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku oraz większego udziału przewozów towarów masowych w kontenerach. Jednocześnie zanotowano spadek poziomu przewozów paliw stałych do poziomu 57,7 mln ton spowodowany spadkiem przewozów węgla kamiennego (wynikającym ze zwiększenia udziału przewozów w eksporcie przez południową granicę Polski kosztem przewozów w eksporcie przez polskie porty morskie), spadkiem przewozu koksu w wyniku przesunięcia części przewozów z transportu konwencjonalnego na intermodalny, pośrednio przyjęciem uchwał anty-smogowych oraz zmniejszeniem przewozów z kopalń OKD (Ostravsko-Karvinské Doly).

Zestawienie mierników przewozowych Grupy PKP CARGO w latach 2016–2017

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przewozy ładunków (mln ton)	111,5	119,1	7,6	6,8%
Praca przewozowa (mln tkm)	28 521,0	31 010,0	2 489,0	8,7%
Średnia odległość przewozu (km)	255,8	260,3	4,5	1,8%

4.8 Najważniejsze wydarzenia

- styczeń**
- ▶ Nowoczesny, super lekki, wyposażony w jeszcze lepsze niż do tej pory kamery, dron „Bielik” rozpoczyna patrolowanie torów i obszarów kolejowych w służbie PKP CARGO. W 2016 roku, dzięki wykorzystaniu floty bezałogowców, największy polski przewoźnik kolejowy ograniczył kradzieże przewożonych towarów o blisko 50%. Nowy nabytek Spółki pozwoli jeszcze lepiej dbać o bezpieczeństwo dostaw i infrastruktury kolejowej.
- lut**
- ▶ PKP LHS i PKP CARGO zacieśniają współpracę na Nowym Jedwabnym Szlaku. Wspólny międzynarodowy list przewozowy oraz zwiększenie przeladunków w Euroterminalu w Sławkowie to główne cele współpracy, które pozwolą lepiej wykorzystać potencjał Nowego Jedwabnego Szlaku.
- marzec**
- ▶ Reaktywowane punkty naprawy taboru (PUT) znowu naprawiają tabor PKP CARGO. Przeznaczone do likwidacji w latach 2014–15 PUT-y w Południowym Zakładzie Spółki z powodzeniem wywiązują się z zadań utrzymaniowych. W okresie od stycznia 2016 do marca 2017 punkty w Jaśle, Stróżach i Nowym Sączu wykonały łącznie 1 841 napraw bieżących, 755 przeglądów P1, 198 przeglądów P2 oraz sześć przeglądów P3 lokomotyw, a także 8 095 napraw bieżących, 442 przeglądy P3 i 74 naprawy główne wagonów. Przyczyniło się do podniesienia potencjału taborowego Spółki w ubiegłorocznym oraz w bieżącym procesie przewozowym.
- kwiecień**
- ▶ PKP CARGO odniosło znaczący sukces jako emitent i spółka publiczna notowana na warszawskiej GPW. Za wysoką jakość komunikowania z rynkiem oraz wypełnianie obowiązków informacyjnych i sprawozdawczych zdobyła prestiżowy tytuł „Transparentnej Spółki Roku 2016”.
- maj**
- ▶ PKP CARGO zawarło kolejną, ważną umowę na przewozy węgla dla Enei Wytwarzanie. Największy polski przewoźnik złożył najkorzystniejszą ofertę w przetargu na transport tego paliwa z Lubelskiego Węgla „Bogdanka” do Elektrowni Kozienice. W ramach nowego kontraktu PKP CARGO w okresie 14 miesięcy przetransportuje 5,3 mln ton węgla.
- czerwiec**
- ▶ Jak co roku w Dniu Dziecka, z myślą o najmłodszym pokoleniu ruszyło organizowane przez PKP CARGO „Lato z parowozami” – cykl wydarzeń związanych z zabytkową koleją. Poprzez „Lato z parowozami”, PKP CARGO – największy w Polsce przewoźnik kolejowy oraz mecenas zabytków techniki kolejnictwa – popularyzuje zwłaszcza wśród dzieci i młodzieży historię kolei oraz udostępnia zabytki kolejnictwa. Spotkania w ramach cyklu organizowane są od kilku lat w różnych miejscach w całej Polsce. W 2017 roku, tysiące osób odwiedziło Skansen Taboru Kolejowego PKP CARGO w Chabówce oraz Instytucję Kultury „Parowozownię Wolsztyn”, a także współpracujące ze Spółką parowozownie w Jarocinie i Skierniewicach oraz Stację Muzeum w Warszawie (dawne Muzeum Kolejnictwa).
 - ▶ W PKP CARGO osiągnięto porozumienie płacowe ze stroną społeczną, na mocy którego od 1 września br. wzrosły wynagrodzenia pracowników Spółki. Do końca 2017 roku na podwyżki płac przeznaczono kwotę 26,7 mln zł.
 - ▶ PKP CARGO zawarło jeden z największych w swojej historii kontrakt z Grupą ArcelorMittal wart prawie 1,3 mld zł, stanowiący kontynuację usług dla Grupy ArcelorMittal. Przewoźnik będzie realizował transporty na rzecz kluczowego w świecie producenta stali w ciągu kolejnych trzech lat. W ramach umowy Spółka zrealizuje do końca czerwca 2020 roku na rzecz Grupy ArcelorMittal (ArcelorMittal Poland S.A., ArcelorMittal Warszawa Sp. z o.o. oraz ArcelorMittal Ostrava a.s) przewozy węgla, koksu, rudy żelaza, kamienia i metali.
- lipiec**
- ▶ PKP CARGO i Port Gdańsk podpisały memorandum o współpracy z rumuńskim przewoźnikiem kolejowym CFR Marfa i Portem Konstanca w ramach Trójmorza. To kolejny projekt aktywizujący działania gospodarcze w kierunku północ-południe Europy.
 - ▶ Grupa PKP CARGO ruszyła z produkcją zestawów kotłowych w Zakładzie Napraw Taboru PKP CARGOTABOR w Zduńskiej Woli–Karsznicach. Uruchomiono tam nowoczesną linię produkcji i napraw wagonowych zestawów kotłowych – ich stan techniczny ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów. Dlatego inwestycja ta ma duże znaczenie w procesie odnowy taboru Grupy PKP CARGO i dostosowywania go do nowych wymagań UE.

- wrzesień**
- ▶ PKP CARGO w 16. rocznicę rozpoczęcia działalności przygotowało dla miłośników kolei uroczyną niespodziankę. Zaprezentowano lokomotywę ET42-029, którą odmalowano w historyczne barwy. Przewidywany jest także pokaz najstarszego egzemplarza tej serii, lokomotywy ET42-001. Do tej pory Spółka nadała historyczne barwy lokomotywowom: ET41-001, ET42-001, ET22-003 i 233, EU07-195, ST44-1103, SP42-260, SM30-211, SM42-1006, SU46-47.
- październik**
- ▶ Sprawniejszy transport towarów oraz znaczna poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego – to najważniejsze cele projektu w ramach podpisanej przez CARGOTOR Sp. z o.o. (Grupa PKP CARGO) i SYSTRA S.A. umowy na wykonanie studium wykonalności i projektu budowlanego dla Rejonu Przeladunkowego Małaszewicze. Umowa realizowana jest w ramach projektu 2015-PL-TM-0037-S „Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeladunkowym Małaszewicze korytarza nr 8 linii towarowych na granicy UE z Białorusią”, dofinansowanego ze środków Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Poziom dofinansowania to 85%, a wykonawca ma 670 dni na realizację zadania.
- grudzień**
- ▶ PKP CARGO podpisała ze spółką Tauron Wytwarzanie umowę na przewóz 11 mln ton węgla w latach 2018–2019 za łączną kwotę 227 mln zł brutto. To kolejny wygrany przez największego polskiego przewoźnika duży przetarg węglowy.
 - ▶ PKP CARGO S.A. podpisała z Knorr-Bremse Systemy Kolejowe Polska Sp. z o.o. kontrakt na dostawy kompozytowych wstawek hamulcowych typu LL (o niskim współczynniku tarcia) do przebrojenia eksploatowanych wagonów towarowych. W ten sposób największy polski przewoźnik kolejowy stopniowo dostosowuje swój tabor do przyszłych wymagań Unii Europejskiej dotyczących interoperacyjności i ogranicza wpływ hałasu na środowisko.
 - ▶ PKP CARGO oraz PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. złożyły w Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) wnioski o dofinansowanie łącznie trzech projektów intermodalnych w ramach POIiŚ 2014–2020. Przedmiotem projektów są zakupy specjalistycznego taboru oraz modernizacja i rozbudowa terminala kontenerowego wraz z zakupem wyposażenia.



5

PKP Intercity

www.intercity.pl

PKP Intercity to największy polski operator kolejowy, specjalizujący się w krajowych i międzynarodowych przewozach dalekobieżnych. Pociągi PKP Intercity kursują głównie między dużymi miastami oraz dowożą pasażerów do popularnych ośrodków turystycznych. Spółka umożliwia również komfortowe podróże do europejskich metropolii. „Być Partnerem w podróży” to motto Spółki, a misją jest zapewnienie klientom bezpiecznej, wygodnej i punktualnej podróży.

5.1 O Firmie

PKP Intercity S.A. (dalej: PKP Intercity) to największy polski przewoźnik pasażerski prowadzący krajowe i międzynarodowe przewozy dalekobieżne. Spółka rozpoczęła swoją działalność 1 września 2001 roku poprzez wyodrębnienie ze struktury Polskich Kolei Państwowych S.A. Początkowo Spółka koncentrowała swoją działalność w segmencie przewozów niedotowanych. W miarę rozwoju oferta Spółki rozszerzyła się o segment ekonomiczny przez wprowadzenie kategorii Tanie Linie Kolejowe (obecnie Twoje Linie Kolejowe – TLK). W 2008 roku PKP Intercity przejęło od ówczesnej Spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. zorganizowaną część przedsiębiorstwa obsługującą międzywojewódzkie pociągi pośpieszne. W 2014 roku oferta Spółki została poszerzona o markę InterCity (IC) oraz flagowy produkt Express InterCity Premium (EIP). Obecnie Spółka prowadzi przewozy na rynku kwalifikowanych przewozów pasażerskich zarówno

w komunikacji krajowej, jak i międzynarodowej.

Podstawą oferty Spółki w komunikacji krajowej są produkty:

- ▶ **Express InterCity Premium (EIP)** – regularnie kursujące od 14 grudnia 2014 roku ekskluzywne składy Pendolino, łączące największe ośrodki miejskie (m.in. Warszawa, Wrocław, Kraków, Katowice, Trójmiasto), kategoria obsługiwana przez 20 pociągów Pendolino;
- ▶ **Express InterCity (EIC)** – tworzą komfortowe składy zestawione z nowoczesnych wagonów. Do momentu wdrożenia segmentu EIP pociągi klasy EIC stanowiły najszybsze i najbardziej komfortowe składy jeżdżące po polskich torach, które łączyły centra dużych miast;
- ▶ **InterCity (IC)** – marka powołana do życia w listopadzie 2014 roku, oferująca pasażerom podróz w nowoczesnych pociągach pospiesznych. Ma w swoim składzie

nowe pojazdy FLIRT3 i PesaDART oraz pociągi zestawione ze zmodernizowanych wagonów. Ich zakup został sfinansowany ze środków unijnych;

- ▶ **Twoje Linie Kolejowe (TLK)** – marka, która sprzyja ekonomicznym podróżom. Jest to

rozbudowana ogólnopolska sieć tanych, dziennych i nocnych połączeń dalekobieżnych w segmencie ekonomicznym, łącząca setki miejscowości w Polsce (w tym kurorty turystyczne i środki akademickie).

Europejskie szlaki kolejowe obsługują pociągi EuroNight, EuroCity oraz międzynarodowe pociągi pośpieszne.

Marek Chraniuk
Prezes Zarządu



5.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

Zarząd

Marek Chraniuk

Prezes Zarządu

Jarosław Oniszczyk

Członek Zarządu

Artur Resmer

Członek Zarządu

Rada Nadzorcza

Krzysztof Mamiński

Przewodniczący

Tomasz Buczyński

Maria Sędek

Krzysztof Piotr Ciećka

Jarosław Gołębiowski

Maciej Gustaw Zaborowski

5.3 Finanse

W 2017 roku dynamicznie rosnące przychody PKP Intercity, przy odpowiednim mniejszym wzroście kosztów operacyjnych, pozwoliły na wzrost wyniku na sprzedaży o 115,5 mln zł. Największy wpływ na przychody miał wzrost liczby pasażerów o 11,2% r/r oraz większe dofinansowanie do przewozów międzywojewódzkich. Umiarkowany wzrost kosztów

operacyjnych to efekt poszerzenia oferty handlowej, w tym większej pracy eksploatacyjnej. Istotny wpływ na wyniki Spółki w 2017 roku miał także wynik na pozostałej działalności operacyjnej, w ramach którego ujęto odszkodowanie od firmy ALSTOM za opóźnienie w dostawie składów Pendolino. Wynik EBITDA w 2017 roku wzrósł o 279,8 mln zł r/r.

Wyniki finansowe za lata 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	2 482,7	2 667,0	184,3	7,4%
Koszty działalności operacyjnej	2 434,5	2 503,3	68,8	2,8%
Wynik ze sprzedaży	48,2	163,7	115,5	239,6%
<i>Marża wyniku na sprzedaży</i>	<i>1,9%</i>	<i>6,1%</i>	<i>4,2 p.p.</i>	<i>-</i>
Pozostałe przychody operacyjne	154,4	320,1	165,7	107,3%
Pozostałe koszty operacyjne	54,2	53,3	-0,9	-1,7%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	100,2	266,8	166,6	166,3%
EBIT	148,4	430,5	282,1	190,1%
EBITDA	486,5	766,3	279,8	57,5%
<i>Marża EBITDA</i>	<i>19,6%</i>	<i>28,7%</i>	<i>9,1 p.p.</i>	<i>-</i>
Przychody finansowe	22,3	36,2	13,9	62,3%
Koszty finansowe	104,5	101,4	-3,1	-3,0%
Wynik na działalności finansowej	-82,2	-65,2	17,0	-
Zysk (strata) brutto	66,2	365,3	299,1	451,8%
Podatek dochodowy	17,8	57,4	39,6	222,5%
Zysk (strata) netto	48,4	307,9	259,5	536,2%
<i>Rentowność netto</i>	<i>1,9%</i>	<i>11,5%</i>	<i>9,6 p.p.</i>	<i>-</i>

Spółka uzyskała w 2017 roku przychody ze sprzedaży na poziomie 2 667,0 mln zł i były one wyższe o 184,3 mln zł (tj. o 7,4%) w porównaniu do 2016 roku. Wzrost obejmował przychody z komunikacji krajowej, otrzymanych dotacji oraz pozostałych przychodów. Wyższe przychody z biletów

w komunikacji krajowej oraz z dotacji przedmiotowej (przychody z tyt. ulgi ustawowej finansowanej przez państwo) spowodowane były znaczącym wzrostem liczby podróży w komunikacji krajowej, których liczba wzrosła o 4,3 mln r/r. Z kolei wyższa dotacja do przewozów międzywojewódzkich

pozwoliła w 2017 roku na poszerzenie oferty handlowej w pociągach dotowanych. Niższe przychody z pociągów międzynarodowych spowodowane były spadkiem przychodów z tytułu opłat dodatkowych oraz z eksploatacji wagonów.

Struktura przychodów ze sprzedaży za lata 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody ze sprzedaży ogółem	2 482,7	2 667,0	184,3	7,4%
Pociągi krajowe	1 478,3	1 614,1	135,8	9,2%
Bilety na przejazd	1 405,4	1 534,7	129,3	9,2%
Opłaty dodatkowe (miejscówki, WL, BC itp.)	25,1	24,9	-0,2	-0,8%
Bagaż, poczta, przesyłki konduktorskie	3,9	4,1	0,2	5,1%
Świadczenia przejazdowe	40,0	41,4	1,4	3,5%
Inne przychody przewozowe	3,9	9,0	5,1	130,8%
Pociągi międzynarodowe	157,3	150,0	-7,3	-4,6%
Bilety na przejazd	54,6	54,9	0,3	0,5%
Opłaty dodatkowe (miejscówki, WL, BC itp.)	38,0	32,7	-5,3	-13,9%
Eksploatacja wagonów	64,7	62,4	-2,3	-3,6%
Dotacje	800,6	838,2	37,6	4,7%
Dotacja przedmiotowa	262,6	281,6	19,0	7,2%
Dofinansowanie pociągów międzynarodowych	15,0	11,0	-4,0	-26,7%
Dofinansowanie pociągów międzywojewódzkich	523,0	545,6	22,6	4,3%
Przychody na rzecz innych przewoźników	4,7	4,5	-0,2	-4,3%
Pozostałe przychody	39,6	57,5	17,9	45,2%
Sprzedaż towarów i materiałów	2,2	2,7	0,5	22,7%

W 2017 roku koszty działalności operacyjnej wyniosły 2 503,3 mln zł i były wyższe w stosunku do 2016 roku o 68,8 mln zł (tj. o 2,8%). Wzrost kosztów operacyjnych nastąpił w efekcie wzrostu pracy eksploatacyjnej.

Wyższe koszty operacyjne obejmowały głównie wyższe koszty zużycia materiałów i energii (wyższy poziom wykonanej pracy w trakcji elektrycznej oraz wyższe koszty materiałów), usług obcych (wyższe koszty remontów w efekcie wzrostu liczby napraw, usług informatycznych oraz komunikacji zastępczej w rezultacie zamknięcia linii kolejowych), podatków i opłat oraz koszty

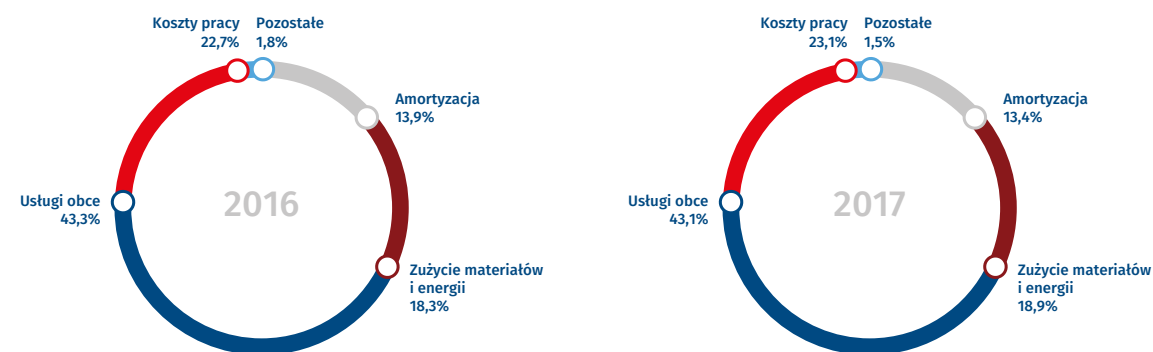
pracownicze (wzrost zatrudnienia w efekcie wzrostu oferty handlowej, a także podwyżka poziomu wynagrodzeń) przy jednocześnie niższych kosztach amortyzacji (ujęcie amortyzacji w wyższej wysokości niż poniesione nakłady inwestycyjne), pozostałych kosztach rodzajowych (niższe koszty marketingowe) oraz sprzedanych towarów i materiałów. Wynik na pozostałej działalności operacyjnej wyniósł w 2017 roku 266,8 mln zł i w porównaniu z 2016 roku wzrósł aż o 166,6 mln zł. Istotny wpływ na wynik na tym poziomie miało ujęcie odszkodowania od firmy ALSTOM za opóźnienie w dostawie składów Pendolino. Dodatkowo Spółka uzyskała

wyższe przychody z rozliczenia dotacji do projektów taborowych oraz aktualizacji wartości aktywów niefinansowych. W ramach pozostałych kosztów operacyjnych ujęto wyższe koszty z aktualizacji wartości aktywów niefinansowych przy jednocześnie niższych innych kosztach operacyjnych. Na poziomie działalności finansowej Spółka uzyskała wyższe przychody z odsetek oraz ujęła dodatnie różnice kursowe przy jednocześnie niższych kosztach odsetek od zobowiązań finansowych. Wynik netto w 2017 roku wyniósł 307,9 mln zł i był aż o 259,5 mln zł wyższy niż 2016 roku.

Koszty działalności operacyjnej w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2018	%
Koszty operacyjne ogółem	2 434,5	2 503,3	68,8	2,8%
Amortyzacja	338,1	335,8	-2,3	-0,7%
Zużycie materiałów i energii	444,3	472,9	28,6	6,4%
Energia (w tym trakcyjna)	383,2	394,0	10,8	2,8%
Materiały	61,1	78,9	17,8	29,1%
Usługi obce	1 053,6	1 079,1	25,5	2,4%
Dostęp do tras kolejowych	493,9	497,0	3,1	0,6%
Usługi remontowe	277,0	294,0	17,0	6,1%
Podatki i opłaty	14,5	15,4	0,9	6,2%
Wynagrodzenia	451,9	475,1	23,2	5,1%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	100,5	103,2	2,7	2,7%
Pozostałe koszty rodzajowe	30,0	20,4	-9,6	-32,0%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	1,6	1,4	-0,2	-12,5%

Struktura kosztów operacyjnych w latach 2016–2017 (%)



5.4 Majątek

Według stanu na koniec 2017 roku aktywa trwałe Spółki wynosiły 5 824,0 mln zł i były niższe niż rok wcześniej o 127,3 mln zł.

Wartość aktywów trwałych w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	31.12.2016	31.12.2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Aktywa trwałe	5 951,3	5 824,0	-127,3	-2,1%
I. Wartości niematerialne i prawne	20,3	26,9	6,6	32,5%
II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego:	5 827,7	5 682,0	-145,7	-2,5%
1. Środki trwałe, z tego:	5 813,5	5 655,7	-157,8	-2,7%
a. Grunty	94,6	93,3	-1,3	-1,4%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	320,3	306,1	-14,2	-4,4%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	23,4	23,2	-0,2	-0,9%
d. Środki transportu	5 374,2	5 231,8	-142,4	-2,6%
e. Inne środki trwałe	1,0	1,3	0,3	30,0%
2. Środki trwałe w budowie	14,2	26,3	12,1	85,2%
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie	0,0	0,0	0,0	-

Wartość rzeczowych środków trwałych w PKP Intercity na koniec 2017 roku wyniosła 5 655,7 mln zł i w porównaniu do końca 2016 roku była niższa o 157,8 mln zł. Spadek wartości został zanotowany głównie w rezultacie ujęcia wyższych odpisów amortyzacyjnych niż poniesione nakłady inwestycyjne. Dominujący udział w strukturze aktywów trwałych stanowiły środki transportu (tj. 89,8%). Spółka na dzień 31 grudnia 2017 roku posiadała 367 lokomotyw (w tym pięć lokomotyw spalinowych wynajętych z kolei ČD [Koleje Czeskie]), 74 elektryczne zespoły trakcyjne (20 szt. ED250, 20 szt. ED160, 20 szt. ED161 oraz 14 szt. ED74), 2 292 wagony pasażerskie, cztery wagony zabytkowe, a także 27 par wózków szerokotorowych do wagonów sypialnianych, wykorzystywanych w komunikacji międzynarodowej z krajami Europy Wschodniej. Jednocześnie

698 wagonów było wagonami klimatyzowanymi, tj. o 16 wagonów więcej niż na koniec 2016 roku. Przeważającą część wagonów, tj. 467 i 1 457 stanowiły odpowiednio wagony 1. i 2. klasy. Pozostała część to głównie wagony funkcyjne. W 2017 roku nie wniesiono do Spółki aportów, co obok odpisów amortyzacyjnych

było przyczyną zmniejszenia wartości budynków, lokali oraz obiektów inżynierii lądowej i wodnej. Obecnie Spółka realizuje kompleksowy plan modernizacji posiadanych stacji postojowych, co wpłynie na wartość brutto posiadanych aktywów w przyszłości.





5.5 Inwestycje

W 2017 roku Spółka poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 195,7 mln zł i w porównaniu do 2016 roku były wyższe o 145,7 mln zł. Nakłady inwestycyjne obejmowały głównie modernizację taboru oraz budownictwo inwestycyjne.

Zestawienie kwot nakładów inwestycyjnych poniesionych przez Spółkę w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Budownictwo inwestycyjne	13,8	20,3	6,5	47,1%
Modernizacja taboru	25,6	168,3	142,7	557,4%
Zakup taboru	0,0	0,0	0,0	x
Zakup maszyn i urządzeń	9,6	4,0	-5,6	-58,3%
Pozostałe	1,0	3,1	2,1	210,0%
Inwestycje ogółem	50,0	195,7	145,7	291,4%

Modernizacja pojazdów trakcyjnych w 2017 roku obejmowała 36 lokomotyw EU/EP07. Z kolei w przypadku wagonów pasażerskich zmodernizowano 13 wagonów typu 144A, 16 wagonów typu 111A na wagony przystosowane do przewozu rowerów, 10 wagonów typu 144A i 145A na wagony gastronomiczne oraz

trzy wagony Z1A na wagony gastronomiczne. W ramach budownictwa inwestycyjnego Spółka zrealizowała inwestycje w stacjach postojowe mające na celu standaryzację i przyspieszenie procesów w zakresie obsługi i czyszczenia pociągów, w tym m.in. modernizację w zakresie infrastruktury torowej

i magazynowej w Zakładzie Centralnym na Grochowie, infrastruktury torowej w Zakładzie Południowym w Krakowie, rozbudowy stacji zwrotnej w Zakładzie Północnym w Olsztynie czy modernizacji lokomotywni i wagonowni w Zakładzie Zachodnim we Wrocławiu.

5.6 Przewozy pasażerskie

PKP Intercity w 2017 roku przewiozła 42,8 mln pasażerów i w porównaniu do 2016 roku ich liczba wzrosła o 4,3 mln osób, tj. o 11,2%. Wzrost liczby pasażerów pociągnął za sobą wzrost pracy przewozowej o 9,8%, która wzrosła istotnie szybciej niż praca eksploatacyjna wyrażona w brtkm o 3,3%. Szybszy wzrost pracy przewozowej od pracy eksploatacyjnej oznacza, że wzrost oferty został pozytywnie przyjęty przez pasażerów. Najważniejszym czynnikiem decydującym o wzroście atrakcyjności przewozów, a tym samym liczby przewożonych

pasażerów jest konkurencyjność kolei względem innych środków transportu. W ostatnich latach szeroka modernizacja infrastruktury kolejowej pozwoliła na znaczące skrócenie czasu przejazdów na większości szlaków kolejowych. W przyszłości oczekuje się, że oddawanie do użytku kolejnych zmodernizowanych tras kolejowych w połączeniu z inwestycjami w nowy lub zmodernizowany tabor pozwoli na dalszą poprawę oferty przewozowej Spółki.

Dane operacyjne dotyczące działalności przewozowej za lata 2016–2017

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przewozy pasażerów (mln osób)	38,5	42,8	4,3	11,2%
Praca przewozowa (mln paskm)	9 466,3	10 391,1	924,8	9,8%
Praca eksploatacyjna (mln pockm)	57,6	58,6	1,0	1,7%
Praca eksploatacyjna (mln brtkm)	18 036,8	18 648,7	0,6	3,3%
Liczba uruchomionych składów (tys. szt.)	128,8	133,2	4,4	3,4%

5.7 Zatrudnienie

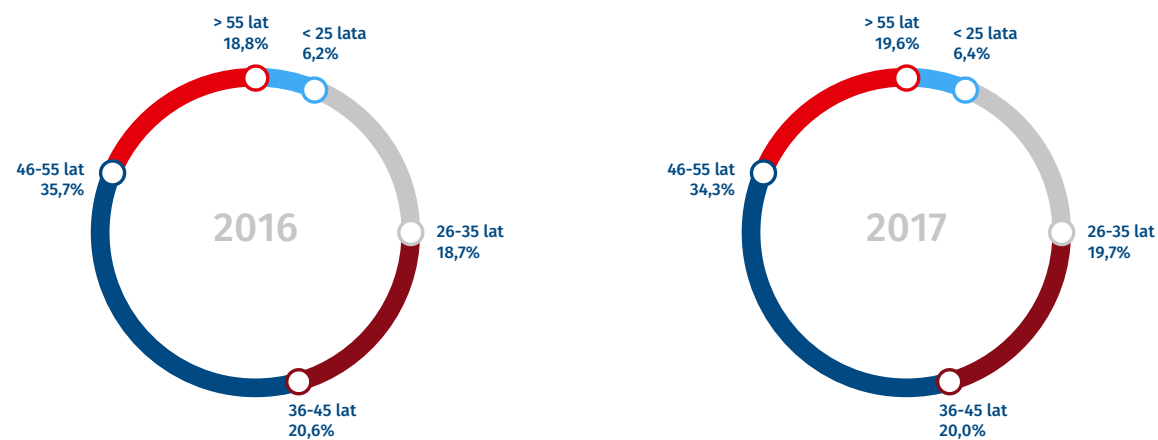
Stan zatrudnienia w Spółce w dniu 31 grudnia 2017 roku wyniósł 7 952 osoby i był wyższy od stanu zatrudnienia na koniec 2016 roku o 85 osób. W 2017 roku wzrosła liczba pracowników w przedziale wiekowym 26–35 lat o 97 osób, w grupie do 25 lat o 21 osób oraz w grupie powyżej 55 lat o 83 osoby. Jednocześnie spadkowi uległo

zatrudnienie w wieku 36–55 lat o 116 osób. Wzrost zatrudnienia objął Zakład Zachodni, Centralny, Północny oraz Centralę Spółki. Rosnące zatrudnienie to efekt wzrostu pracy eksploatacyjnej, gdyż poszerzona oferta implikuje konieczność zapewnienia pasażerom odpowiedniej obsługi personalnej.

Zatrudnienie przeciętne w PKP Intercity w latach 2016–2017

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w okresie 12 m-cy (etaty)		Zmiana	
	2016	2017	2017–2016	%
Zatrudnienie ogółem	7 723	7 851	128	1,7%

Struktura zatrudnienia wg wieku w latach 2016–2017 (%)



Struktura zatrudnienia wg wieku na koniec roku 2016 i 2017 (w osobach)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
<25	490	511	21	4,3%
26–35	1 472	1 569	97	6,6%
36–45	1 617	1 588	-29	-1,8%
46–55	2 812	2 725	-87	-3,1%
>55	1 476	1 559	83	5,6%
Zatrudnienie ogółem	7 867	7 952	85	1,1%

5.8 Dofinansowanie

Dofinansowanie otrzymane przez Spółkę w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Dotacja przedmiotowa	262,6	281,6	19,0	7,2%
Dofinansowanie pociągów międzynarodowych	15,0	11,0	-4,0	-26,7%
Dofinansowanie pociągów międzywojewódzkich	523,0	545,6	22,6	4,3%
Razem	800,6	838,2	37,6	4,7%

W 2017 roku PKP Intercity otrzymała dotację przedmiotową w celu wyrównania przychodów utraconych w związku z respektywaniem przejazdowych ulg ustawowych w wysokości 281,6 mln zł, tj. o 19,0 mln zł więcej niż w 2016 roku.

W ramach umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, Spółka w 2017 roku wykonała pracę eksploatacyjną na poziomie 43,9 mln pockm, przewiozła 34,7 mln pasażerów i otrzymała dofinansowanie w kwocie 545,6 mln zł.

Z kolei w ramach umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich PKP Intercity wykonała pracę eksploatacyjną w wysokości 2,9 mln pockm, przewiozła 1,9 mln pasażerów i otrzymała dofinansowanie w wysokości 11,0 mln zł.



5.9 Najważniejsze wydarzenia

marzec

- ▶ Jedna transakcja, wiele zniżek. Pasażerowie PKP Intercity, kupując bilety online, mogą skorzystać z różnych zniżek w ramach jednej transakcji.
- ▶ Rating w górę. Fitch Rating podniósł długoterminowy rating dla PKP Intercity w walucie krajowej i obcej do BBB+. Podniesiony został także długoterminowy rating krajowy z A+ do AA, a perspektywa ratingów jest stabilna.

kwiecień

- ▶ Superbrand. PKP Intercity zdobyło aż dwa tytuły w kategorii „Podróże: Superbrands 2016/17” oraz „Created in Poland Superbrands 2016/17”. Wyróżnienia trafiają do marek obdarzonych przez konsumentów największym zaufaniem.
- ▶ Nowe połączenie z południowym sąsiadem. Spółka rozszerzyła siatkę połączeń do Czech. Podróżujący między Krakowem i Pragą uzyskali nowy sezonowy pociąg IC „Cracovia”.

czerwiec

- ▶ Rusza „W Podróż z PKP Intercity”. Magazyn pokładowy w nowej odsłonie. „W Podróż z PKP Intercity” dostarcza pasażerom przydatną wiedzę na temat oferty PKP Intercity oraz ciekawych miejsc, do których można dotrzeć pociągami Spółki.
- ▶ Nowe połączenie z Ukrainą. Podróżni zyskali możliwość dojazdu do Kowla. Skład PKP Intercity i Kolei Ukraińskich kursuje codziennie.

lipiec

- ▶ Infolinia pod nowym numerem. Ruszył nowy numer Infolinii PKP Intercity. Szczegóły na temat rozkładu jazdy, ofert czy zaplanowania podróży osoby z niepełnosprawnością można uzyskać, wybierając numer 703 200 200.
- ▶ Razem w Polskę! Spółki PKP Intercity oraz POLREGIO przygotowały wspólną ofertę umożliwiającą odbycie nieograniczonej liczby weekendowych podróży pociągami obu przewoźników.

sierpień

- ▶ Nowa oferta biletowa Promo. Do systemu sprzedaży wprowadzono kolejną pulę biletów w niższych cenach. Nowa oferta przedsprzedażowa Promo pozwala na obniżenie kosztów podróży pociągami ekspresowymi nawet o 55%.
- ▶ Jeszcze jeden pociąg na Ukrainę. W rozkładzie pojawia się relacja Przemyśl – Kijów przez Tarnopol i Winnicę. Jednocześnie trasę pociągu z Chełma do Kowla wydłużono do Zdołbunowa. Dzięki dogodnym skomunikowaniom z połączeń mogą korzystać także m.in. pasażerowie z Warszawy, Wrocławia czy Krakowa.

wrzesień

- ▶ „Narodowe czytanie” na pokładzie. Już po raz drugi PKP Intercity dołączyło do akcji „Narodowego Czytania” organizowanej przez Prezydenta RP. Tym razem odczytano „Wesele” w pociągu IC „Wyspiański”.
- ▶ Pakiet Podróżnika. W całej Polsce można kupować bilety na przejazdy pociągami trzech przewoźników – PKP Intercity, POLREGIO i PKP SKM w Trójmieście – na jednym blankiecie.
- ▶ Rekordowe wakacje. Od czerwca do końca sierpnia z usług PKP Intercity skorzystało o ponad 1,3 mln osób więcej niż w sezonie letnim 2016 roku. To najlepsze od siedmiu lat wakacje pod względem liczby przewiezionych pasażerów.
- ▶ Lokomotywa przyszłości. PKP Intercity, Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz oraz Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor” podpisały umowę o współpracy badawczo-rozwojowej w ramach projektu budowy lokomotywy dwunapędowej. Będzie to pierwsza tego typu polska konstrukcja.

październik

- ▶ Dla pasażerów z niepełnosprawnościami. Wprowadzono precyzyjne procedury organizowania przejazdów osób z niepełnosprawnościami. Na stronie internetowej pojawiła się wyszukiwarka składów dostosowanych do potrzeb podróżnych z niepełnosprawnościami oraz zakładka z niezbędnymi informacjami.

listopad

- ▶ Medal dla IC. PKP Intercity otrzymało Medal Przyjaciela Integracji.
- ▶ Bilety z przesiadką w Internecie. Za pośrednictwem strony intercity.pl można kupić bilety na połączenia z przesiadką. Została też skrócona nocna przerwa technologiczna w internetowym systemie sprzedaży.
- ▶ Frekwencja w pociągach – też na stronie. Podróżni kupujący bilety na stronie intercity.pl mogą sprawdzić, jakim popytem cieszą się bilety na poszczególne pociągi i wybrać mniej obłożone połączenia.

grudzień

- ▶ Remtrak – II etap zakończony. Uroczyste otwarcie hali produkcyjnej wraz z warsztatami specjalistycznymi Zakładu Usług Taborowych Remtrak w Idzikowicach. To efekt zakończenia II etapu modernizacji zaplecza technicznego PKP IC. Koszt inwestycji wyniósł 9 mln zł.
- ▶ Kolej Dużych Inwestycji. PKP Intercity zaktualizowało strategię taborową na lata 2016–2020 z perspektywą do 2023 roku. Spółka przeznaczy ponad 7 mld zł na modernizację i zakup taboru.



Foto: PKP Intercity



6

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa



www.lhs.com.pl

PKP LHS funkcjonuje w ramach zintegrowanej struktury jako zarządca linii kolejowej nr 65 i podmiot wykonujący na tej linii przewozy towarów, zaspokajając potrzeby transportowe regionu południowo-wschodniej Polski. Linia LHS nr 65 jest najdłuższą na terenie Polski kolejową linią szerokotorową, przeznaczoną do transportu towarowego.

Spółka oferuje kompleksową obsługę spedycyjno-logistyczną door-to-door oraz transport ładunków bez konieczności przeładunku na granicy polsko-ukraińskiej z możliwością prowadzenia ciężkich składów całopociągowych.

6.1 O Firmie

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. (dalej PKP LHS) rozpoczęła funkcjonowanie z dniem 1 lipca 2001 roku na mocy Aktu Założycielskiego. Przedmiotem działalności Spółki od początku istnienia jest zarządzanie infrastrukturą linii LHS, w tym infrastrukturą stacji kolejowych, budynków i budowli zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowej nr 65, realizowanie transportu towarów w ramach usługi trakcyjnej oraz świadczenie usług dodatkowych, związanych z przewozami towarów.

Spółka zarządza infrastrukturą i realizuje przewozy w oparciu o linię LHS, która jest najdłuższą na terenie Polski kolejową linią szerokotorową (o rozstawie szyn 1 520 mm) przeznaczoną do transportu towarowego. Łączy ona polsko-ukraińskie kolejowe przejście graniczne Hrubieszów/Izow ze Stawkowem na Śląsku i jej długość wynosi prawie 400 km.



Zbigniew Tracichleb
Prezes Zarządu

6.2 Organy zarządzające i Nadzorujące

Zarząd



Rada Nadzorcza



6.3 Finanse

W 2017 roku Spółka odnotowała zysk netto na poziomie 54,7 mln zł i był on niższy o 17,5 mln zł od wyniku uzyskanego w 2016 roku.

Wyniki finansowe za lata 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	393,2	395,4	2,2	0,6%
Koszty działalności operacyjnej	308,6	323,1	14,5	4,7%
Wynik ze sprzedaży	84,6	72,3	-12,3	-14,5%
Marża wyniku na sprzedaży	21,5%	18,3%	-3,2 p.p.	-
Pozostałe przychody operacyjne	1,9	2,0	0,1	5,3%
Pozostałe koszty operacyjne	5,1	6,4	1,3	25,5%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	-3,2	-4,4	-1,2	-
EBIT	81,4	67,9	-13,5	-16,6%
EBITDA	129,6	115,8	-13,8	-10,6%
Marża EBITDA	33,0%	29,3%	-3,7 p.p.	-
Przychody finansowe	5,7	1,6	-4,1	-71,9%
Koszty finansowe	1,3	1,5	0,2	15,4%
Wynik na działalności finansowej	4,4	0,1	-4,3	-97,7%
Zysk (strata) brutto	85,8	68,0	-17,8	-20,7%
Podatek dochodowy	13,6	13,4	-0,2	-1,5%
Zysk (strata) netto	72,2	54,7	-17,5	-24,2%
Rentowność netto	18,4%	13,8%	-4,6 p.p.	-

PKP LHS w 2017 roku osiągnęła przychody ze sprzedaży na poziomie 395,4 mln zł, co oznacza wzrost w porównaniu do poprzedniego roku o 2,2 mln zł. Dominującą pozycję w strukturze przychodów stanowiły przychody przewozowe z udziałem 91,9%. Ich spadek, pomimo wzrostu przewiezionej masy, spowodowany był zmianą struktury przewożonych towarów – większy udział towarów przewożonych na krótsze odległości implikował spadek średniego przychodu na tonę ładunku. Pozostałe

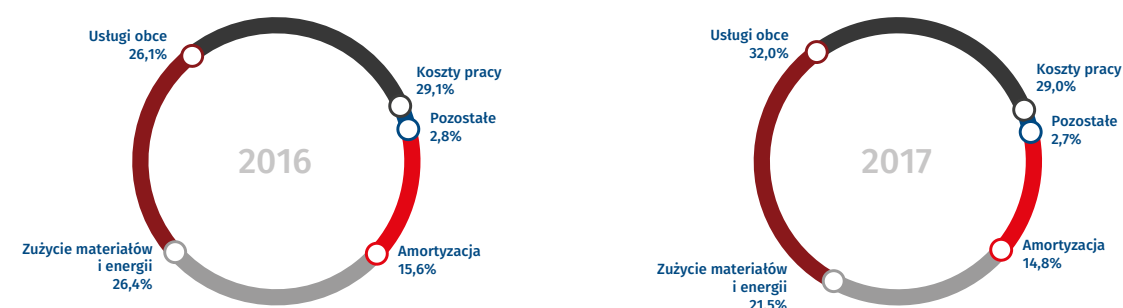
przychody stanowiły 8,1% przychodów netto i składały się głównie z wpływów ze spedycji towarów, dzierżawy nieruchomości innym podmiotom, dochodów Agencji Celnej oraz sprzedaży złomu i odpadów. Koszty działalności operacyjnej wyniosły łącznie 323,1 mln zł i były wyższe w porównaniu z 2016 rokiem o 14,5 mln zł. Wzrost kosztów związany był przede wszystkim ze zwiększeniem zakresu realizowanych remontów (większe koszty remontów infrastruktury). Zwiększone koszty wynagrodzeń

spowodowane były wzrostem przeciętnego zatrudnienia, wprowadzeniem akcji awansowej, wyższymi kosztami nagród jubileuszowych oraz wyższymi kosztami odpraw emerytalnych i rentowych. Z kolei niższe koszty zużycia materiałów i energii dotyczyły głównie materiałów remontowych na skutek zmiany sposobu realizacji remontów (zakup materiałów przez wykonawcę).

Koszty działalności operacyjnej w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Koszty operacyjne ogółem	308,6	323,1	14,5	4,7%
Amortyzacja	48,2	47,8	-0,4	-0,8%
Zużycie materiałów i energii	81,5	69,4	-12,1	-14,8%
Usługi obce	80,6	103,5	22,9	28,4%
Podatki i opłaty	3,7	3,9	0,2	5,4%
Wynagrodzenia	72,2	75,1	2,9	4,0%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	17,4	18,7	1,3	7,5%
Pozostałe koszty rodzajowe	3,7	3,8	0,1	2,7%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	1,3	0,9	-0,4	-30,8%

Struktura kosztów działalności operacyjnej w latach 2016–2017



W 2017 roku Spółka odnotowała niższy wynik na pozostałej działalności operacyjnej o 1,2 mln zł, głównie na skutek wzrostu kosztów pozostałej działalności operacyjnej, który wynikał z przekazania darowizny na Polską Fundację Narodową. Spadek wyniku na działalności finansowej o 4,3 mln zł w porównaniu do 2016 roku był następstwem mniejszych przychodów finansowych o 4,1 mln zł, przede wszystkim na skutek niższych przychodów z aktualizacji wartości posiadanych inwestycji długoterminowych.



6.4 Majątek

Na koniec 2017 roku wartość rzeczowych aktywów trwałych wyniosła 500,6 mln zł i był to wzrost w stosunku do końca poprzedniego roku o 50,3 mln zł. Wzrost wartości majątku był spowodowany poniesieniem wyższych nakładów inwestycyjnych od dokonanych odpisów amortyzacyjnych. Spółka prowadzi działalność eksploatacyjną w oparciu o posiadany majątek trwały: lokomotywy spalinowe liniowe i manewrowe, wagony, wózki wagonowe, pozostałe maszyny i urządzenia oraz linię kolejową numer 65 wraz z infrastrukturą towarzyszącą (stacje, mijanki, obiekty kubaturowe). Posiadane aktywa trwałe zostały wniesione aportami przez PKP S.A., zostały wytworzone przez Spółkę w wyniku realizowanych inwestycji bądź są użytkowane na podstawie umowy

dzierżawy zawartej z PKP S.A.

Na koniec 2017 roku Spółka posiadała 77 lokomotyw spalinowych, 96 wagonów, 50 wózków szerokotorowych i 168 normalnotorowych wózków wagonowych. Lokomotywy wykorzystywane były zarówno do przewozów liniowych jak i manewrowych. Średni wiek lokomotyw liniowych wynosił 38 lat, natomiast manewrowych 41 lat. Wagony kryte oraz pozostałe wagony platformy stanowiły wyposażenie pociągów ratowniczych i zespołów maszyn do robót torowych i żurawi. Z kolei wózki wagonowe były niezbędne do wykonywania podstawowych zadań w zakresie przewozu towarów w bezprzeładunkowej komunikacji przestawczej. Realizacja przewozu towarów odbywała się w wagonach nienależących do Spółki.

Rzeczowe aktywa trwałe w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	31.12.2016	31.12.2017	Zmiana	
			2017–2016	%
I. Rzeczowe aktywa trwałe	450,3	500,6	50,3	11,2%
1. Środki trwałe, z tego:	437,3	417,3	-20,0	-4,6%
a. Grunty	7,2	17,8	10,6	147,2%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	302,6	287,8	-14,8	-4,9%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	12,8	12,4	-0,4	-3,1%
d. Środki transportu	113,3	98,1	-15,2	-13,4%
e. Inne środki trwałe	1,4	1,2	-0,2	-14,3%
2. Środki trwałe w budowie	13,0	49,2	36,2	278,5%
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie	0,0	34,1	34,1	-

6.5 Inwestycje

Spółka w 2017 roku poniosła nakłady inwestycyjne w kwocie 79,6 mln zł, które obejmowały głównie rozpoczęcie modernizacji 10 szt. lokomotyw serii ST44 do ST40s, zabudowę komputerowych urządzeń na stacji Sławków, rozbudowę Lokalnego Centrum Sterowania na stacji Zamość Bortatycze oraz budowę kabla światłowodowego na odcinku siedziba

Spółki – mijanka Zwierzyniec LHS. Spółka na 2018 rok planuje kolejne inwestycje mające na celu rozwój stacji przeładunkowych, automatyzację linii nr 65 poprzez zabudowę urządzeń SRK, poprawę stanu technicznego posiadanego taboru oraz inwestycje mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów na linii LHS.

Zestawienie wielkości nakładów inwestycyjnych poniesionych przez Spółkę w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Inwestycje ogółem	15,5	79,6	64,1	413,5%
Modernizacja stacji kolejowych	10,1	39,0	28,9	286,1%
Modernizacja zaplecza eksploatacyjnego	2,1	3,4	1,3	61,9%
Modernizacja taboru	0,0	34,1	34,1	-
Zakup taboru	0,0	0,0	0,0	-
Pozostałe inwestycje	3,3	3,1	-0,2	-6,1%

6.6 Zatrudnienie

PKP LHS na koniec 2017 roku zatrudniła 1 283 osoby, czyli o 24 osoby mniej niż na koniec 2016 roku. Spadek liczebności kadry pracowniczej wynikał głównie z odejścia na emeryturę. Ponad 30% pracowników Spółki znajduje się w wieku powyżej 55 lat, a kolejne 30% mieści się w przedziale wiekowym 46–55 lat. Taka sytuacja implikuje

niebezpieczeństwo przejścia na świadczenia emerytalne lub rentowe sporej grupy pracowników w najbliższym czasie i tym samym utraty kluczowych kompetencji. Aby temu zapobiec, Spółka stara się zatrudniać oraz wyszkolić nowych pracowników w sposób umożliwiający płynną wymianę pokoleniową.

6.7 Przewozy towarów

PKP LHS w 2017 roku przewiozła 10,1 mln ton ładunków, co stanowi wzrost o 0,1 mln ton (tj. o 1,0%) w stosunku do wyniku osiągniętego w 2016 roku. Spadła natomiast wykonana praca przewozowa o 215,5 mln tkm oraz praca eksploatacyjna o 0,1 mln pockm. Spadek pracy przewozowej był konsekwencją spadku średniej odległości przewozu, która

w 2017 roku wyniosła 309,7 km i była niższa o 7,5% w stosunku do roku poprzedniego. Wzrost przewiezionej masy towarów dotyczył głównie przewozów węgla kamiennego oraz minerałów surowych i przetworzonych. Spadły natomiast przewozy rudy żelaza, wyrobów pochodzących z ropy naftowej oraz koksu.

Zestawienie mierników przewozowych w latach 2016–2017

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przewozy ładunków (mln ton)	10,0	10,1	0,1	1,0%
Praca przewozowa (mln tkm)	3 332,5	3 117,0	-215,5	-6,5%
Praca eksploatacyjna (mln pockm)	2,0	1,9	-0,1	-5,0%
Średnia odległość przewozu (km)	334,8	309,7	-25,1	-7,5%

6.8 Najważniejsze wydarzenia

- styczeń** ▶ Odnotowany 3% wzrost przewozów w PKP LHS. W 2016 roku PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa przewiozła 9 mln 955 tys. ton towarów. Oznacza to wzrost o 3% w porównaniu do wyników Spółki w 2015 roku.
- luty** ▶ PKP LHS i PKP CARGO zacieśniają współpracę na Nowym Jedwabnym Szlaku. Wspólny międzynarodowy list przewozowy oraz zwiększenie przeładunków w Euroterminalu w Sławkowie to główne cele PKP LHS i PKP CARGO, które pozwolą lepiej wykorzystać potencjał Nowego Jedwabnego Szlaku.
- marzec** ▶ W marcu 2017 roku podpisano umowę na zaprojektowanie i budowę światłowodu wraz z kablem telekomunikacyjnym na 260-kilometrowym odcinku linii kolejowej od mijanki Zwierzyniec do Nastawni Dysponującej Sławków LHS. Są to główne elementy inwestycji, którą zrealizuje PKP Budownictwo.
 - ▶ PKP LHS sp. z o.o. w Zamościu podpisała umowę o współpracy z białoruską firmą spedycyjną Belintertrans, tym samym stworzy możliwość swoim klientom przewozu towarów z Rosji przez Białoruś i następnie na niewielkim odcinku przez Ukrainę do stacji wejściowej Hrubieszów Granica linii LHS. Plany te są odpowiedzią na oczekiwania klientów Spółki, którzy są zainteresowani rozwojem przewozów z Rosji do Polski oraz Europy Zachodniej bez konieczności przeładunku towarów z wagonów 1 520 mm na wagony 1 435 mm, na granicy z Unią Europejską.
- kwiecień** ▶ PKP LHS i Koleje Ukrainie podpisały list intencyjny, który określa obszary współpracy przy elektryfikacji ukraińskiego odcinka kolejowego Kowel – Izow wraz z rozbudową infrastruktury do granicy polskiej, a także przy elektryfikacji linii kolejowej po polskiej stronie do stacji Hrubieszów LHS. Podpisane porozumienie zakłada m.in. wymianę doświadczeń oraz wiedzy naukowo-technicznej w tym zakresie oraz współpracę w ramach elektryfikacji i innych wspólnych projektów.

- maj** ▶ Zarząd PKP LHS przedstawił w Katowicach, podczas Europejskiego Kongresu Gospodarczego, możliwości rozwoju wymiany handlowej za pośrednictwem trasy TMTM – jednej z odnóg Nowego Jedwabnego Szlaku. Trasa pozwala na transport towarów koleją z Chin do Europy Zachodniej. Dzięki modernizacji linii LHS i potencjałowi Euroterminala w Sławkowie, który jest najdalej na Zachód wysuniętym punktem linii szerokotorowej w Europie, Polska i Śląsk mogą skorzystać na rozwoju wymiany handlowej.
- czerwiec** ▶ Udział spółki PKP LHS w XV Międzynarodowym Tygodniu Transportowym w Odessie na Ukrainie.
 - ▶ Spółka PKP LHS została nowym członkiem organizacji TMTM 14 czerwca 2017 roku w Astanie (Kazachstan) Walne Zgromadzenie Stowarzyszenia Osób Prawnych TMTM przyjęło na nowego członka stowarzyszonego – spółkę PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa. W spotkaniu organizacji, która promuje Nowy Jedwabny Szlak wzięło udział ponad 80 przedstawicieli kolei, portów i firm transportowych z Kazachstanu, Azerbejdżanu, Gruzji, Ukrainy, Chin, Turcji, Łotwy, Litwy, Rumunii, Bułgarii, Mołdawii i Polski.
 - ▶ W Pałacu Prezydenckim w Warszawie, w obecności Prezydenta RP Andrzeja Dudy oraz Prezydenta Republiki Azerbejdżanu İlhama Alijewa, 27 czerwca podpisana została umowa o strategicznej współpracy pomiędzy polskimi i azerskimi kolejami. Umowę podpisał Dżawid Gurbanow, Prezes Kolei Azerbejdżanu oraz Krzysztof Mamiński, Prezes PKP S.A.
- lipiec** ▶ Spółka PKP LHS podpisała w Zamościu umowę na remont nawierzchni szynowej linii szerokotorowej o łącznej długości ponad 70 km toru. Celem jest utrzymanie odpowiedniego stanu technicznego torów, zapewnienie bezpieczeństwa przewozów, poprawa przepustowości, a także zapobieganie nadmiernej emisji hałasu.
 - ▶ PKP LHS oraz NEWAG S.A. podpisały 26 lipca 2017 roku umowę na modernizację 10 lokomotyw spalinowych ST 44.
- wrzesień** ▶ Spółka PKP LHS zorganizowała w Krakowie I Kolejowe Forum Gospodarcze. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele firm transportowych i logistycznych z Azji Centralnej i Europy Wschodniej. Omówili oni możliwości skierowania części kontenerów z dalekowschodniej trasy morskiej na trasę intermodalną prowadzącą z Iranu i Indii, przez Azerbejdżan, Gruzję i Ukrainę na Śląsk, do Sławkowa, który jest najdalej na Zachód wysuniętym punktem linii szerokotorowej w Europie Środkowej. Wydarzenie zostało objęte patronatem Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz PKP S.A.
 - ▶ Spółka PKP LHS wzięła udział w Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO w Gdańsku, zaprezentowała alternatywne warianty Nowego Jedwabnego Szlaku: z Chin przez Kazachstan i Morze Kaspijskie oraz z Iranu i Indii, a następnie przez Azerbejdżan, Gruzję, Morze Czarne i Ukrainę do Sławkowa na Śląsku, który jest najdalej na Zachód wysuniętym punktem linii szerokotorowej w Europie Środkowej.
- październik** ▶ W ramach wolontariatu pracowniczego PKP LHS „EKO–logiczni”, 7 października 2017 roku odbyła się VI edycja sprzątania Roztoczańskiego Parku Narodowego.
 - ▶ Władze Sosnowca, Sławkowa, Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, Spółka PKP LHS, Euroterminal Sławków oraz działające w sąsiedztwie centrum logistycznego firmy podpisały list intencyjny w sprawie modernizacji infrastruktury drogowej w Sławkowie. Celem jest zwiększenie bezpieczeństwa lokalnego ruchu kołowego, zapewnienie nowoczesnej infrastruktury drogowej oraz wykorzystanie szansy rozwoju jaką stwarza Nowy Jedwabny Szlak oraz korytarz kolejowy z Azji do Polski.
 - ▶ Terminal Przeładunkowy PKP LHS w Szczepieszynie otrzymał międzynarodowy certyfikat GMP+. Certyfikat nadany przez LGA InterCert z Norymbergi potwierdza spełnienie rygorystycznych procedur w zakresie przeładunku, transportu i magazynowania pasz. Audyt certyfikujący został przeprowadzony przez TÜV Rheinland. Otrzymanie certyfikatu pozwoli zwiększyć konkurencyjność oferty PKP LHS oraz podnieść jakość usług dla klientów docelowych.
- grudzień** ▶ Spółka PKP LHS zaprezentowała 6 grudnia w Sejmie, podczas obrad podkomisji ds. transportu kolejowego, informację na temat potencjału i barier rozwoju linii szerokotorowej. Spółka zapowiedziała opracowanie analiz dotyczących celowości i opłacalności elektryfikacji oraz przedłużenia linii szerokotorowej. PKP LHS rozważa również zwiększenie zaangażowania kapitałowego w spółce Euroterminal Sławków. Do 2025 roku Spółka podwoi inwestycje do wartości 800 mln złotych.



7

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście



www.skm.pkp.pl

PKP SKM w Trójmieście zarządza i administruje linią kolejową nr 250 (Gdańsk Główny – Rumia) oraz prowadzi na tej linii kolejowe przewozy osób. Przedmiotem jej działalności jest również wykonywanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w województwie pomorskim, na liniach zarządzanych przez PLK i Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. Spółka posiada licencję na wykonywanie przewozów kolejowych osób, która pozwala na prowadzenie działalności przewozowej na terenie całej Polski.

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (dalej PKP SKM) została utworzona na mocy Aktu Założycielskiego z dnia 22 grudnia 2000 roku. Spółka rozpoczęła działalność jako samodzielny podmiot prawa od dnia 1 lipca 2001 roku, przejmując zadania, pracowników oraz mienie zlikwidowanego Zakładu Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście.

Celem Spółki jest zarządzanie, administrowanie linią kolejową nr 250 (Gdańsk Śródmieście – Rumia wraz ze Stacją Gdynia Cisowa Postojowa i Posterunkiem Rewizji Technicznej w Wejherowie) oraz prowadzenie na tej linii kolejowych przewozów osób. Przedmiotem działalności Spółki jest również wykonywanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w województwie

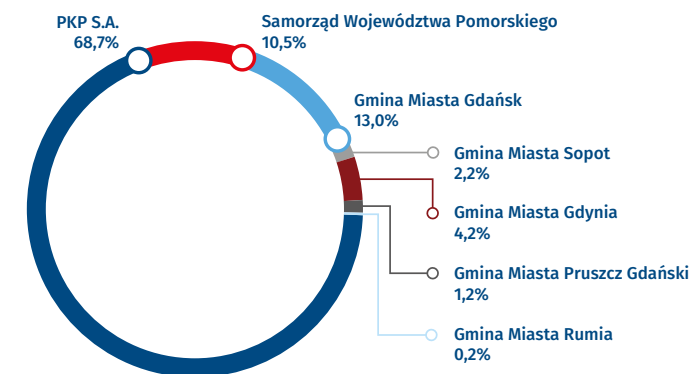
pomorskim, na liniach zarządzanych przez spółki PLK oraz Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. (dalej PKM).

PKP SKM posiada licencje udzielone na czas nieokreślony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz na udostępnianie pojazdów trakcyjnych. Spółka posiada także aktualny certyfikat bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego, jak i autoryzację bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej. Wykonywanie przewozów odbywa się na podstawie i w ramach umowy zawartej z Samorządem Województwa Pomorskiego jako organem administracji publicznej zobowiązanym do organizowania i dotowania regionalnych kolejowych przewozów osób wykonywanych w ramach świadczenia usług publicznych.

Maciej Lignowski
Prezes Zarządu



Struktura własnościowa na przestrzeni kilku lat funkcjonowania Spółki zmieniła się, a jej stan na koniec grudnia 2017 roku przedstawia poniższy wykres:



7.1 O Firmie



7.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

Zarząd



Rada nadzorcza



7.3 Finanse

Spółka w 2017 roku wypracowała zysk netto w wysokości 2,6 mln zł, który był niższy od zysku z roku poprzedniego o 1,7 mln zł.

Wyniki finansowe za lata 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016*	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	209,3	204,7	-4,6	-2,2%
Koszty działalności operacyjnej	217,7	212,2	-5,5	-2,5%
Wynik ze sprzedaży	-8,4	-7,5	0,9	-
Marża na sprzedaży	-4,0%	-3,7%	+0,3 p.p.	-
Pozostałe przychody operacyjne	20,6	15,5	-5,1	-24,8%
Pozostałe koszty operacyjne	6,1	3,8	-2,3	-37,7%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	14,5	11,7	-2,8	-19,3%
EBIT	6,1	4,2	-1,9	-31,1%
EBITDA	27,3	25,3	-2,0	-7,3%
Marża EBITDA	13,0%	12,4%	-0,6 p.p.	-
Przychody finansowe	0,8	1,3	0,5	62,5%
Koszty finansowe	1,5	2,0	0,5	33,3%
Wynik na działalności finansowej	-0,7	-0,7	0,0	-
Zysk (strata) brutto	5,4	3,5	-1,9	-35,2%
Podatek dochodowy	1,1	0,9	-0,2	-18,2%
Zysk (strata) netto	4,3	2,6	-1,7	-39,5%
Retowność netto	2,1%	1,3%	-0,8 p.p.	-

* Dane przekształcone.

W 2017 roku przychody ze sprzedaży PKP SKM wyniosły 204,7 mln zł i w porównaniu do poprzedniego roku były niższe o 4,6 mln zł. Spadek spowodowany był przede wszystkim niższymi przychodami z dotacji samorządowej na skutek wykonania niższej pracy eksploatacyjnej oraz niższej stawki dofinansowania na pocmk. Jednocześnie wzrosły przychody z tytułu przewozu pasażerów (tj. ze sprzedaży biletów i dotacji

przedmiotowej), w następstwie wzrostu liczby przewiezionych pasażerów oraz wprowadzonej podwyżki cen biletów. Dodatkowo Spółka wykazała niższe pozostałe przychody z działalności operacyjnej, m.in. w efekcie niższych przychodów ze sprzedaży usług przewozowych innych spółek oraz niższych kosztów wytworzenia produktów na potrzeby własne.

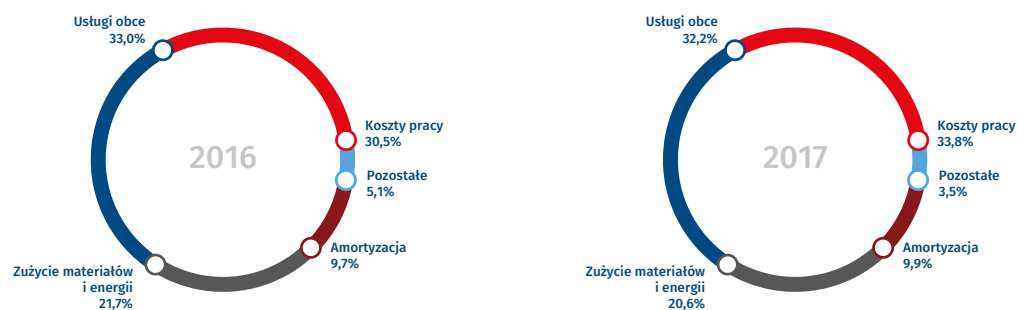
Koszty działalności operacyjnej w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Koszty operacyjne ogółem	217,7	212,2	-5,5	-2,5%
Amortyzacja	21,2	21,1	-0,1	-0,5%
Zużycie materiałów i energii	47,2	43,6	-3,6	-7,6%
Usługi obce	71,8	68,3	-3,5	-4,9%
Podatki i opłaty	2,1	2,1	0,0	0,0%
Wynagrodzenia	53,2	57,5	4,3	8,1%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	13,3	14,3	1,0	7,5%
Pozostałe koszty rodzajowe	8,6	5,2	-3,4	-39,5%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,3	0,1	-0,2	-66,7%

Koszty działalności operacyjnej w 2017 roku wyniosły łącznie 212,2 mln zł i były niższe w porównaniu do roku poprzedniego o 5,5 mln zł. Spadek kosztów spowodowany był przede wszystkim wykonaniem niższej pracy eksploatacyjnej, co przyczyniło

się do niższych kosztów zużycia energii trakcyjnej, dostępu do tras kolejowych oraz wynajmu druzyn trakcyjnych i konduktorskich. Niższe były również koszty usług i zużycia materiałów remontowych, w tym głównie dotyczących infrastruktury kolejowej.

Jednocześnie Spółka poniosła wyższe koszty usług transportowych (realizacja przewozów na odcinku Gdynia Główna – Słupsk w konsorcjum z Przewozami Regionalnymi) oraz koszty pracy, głównie na skutek wzrostu przeciętnego zatrudnienia o 68 etatów.

Struktura kosztów działalności operacyjnej w latach 2016–2017 (%)

W stosunku do 2016 roku Spółka odnotowała spadek przychodów i kosztów z pozostałej działalności operacyjnej odpowiednio o 5,1 mln zł oraz 2,3 mln zł. Po stronie przychodowej spadek wynikał z niższych przychodów z naliczonych kontrahentom kar za nieterminowe wykonanie umów oraz niższych przychodów z tytułu rozliczenia

dotacji inwestycyjnych w wyniku rozliczenia w 2016 roku zaległych odpisów dotacji inwestycyjnych z tytułu zwiększenia dofinansowania z CUPT do projektu „Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście”. Natomiast niższe niż w 2016 roku koszty pozostałej działalności operacyjnej były efektem utworzenia w 2016 roku odpisu

aktualizującego należności z tytułu naliczonych kar umownych. W porównaniu do 2016 roku, Spółka odnotowała wzrost zarówno przychodów, jak i kosztów finansowych w efekcie sprzedaży wierzytelności z tytułu przejazdów bezbiletowych.

7.4 Majątek

Na koniec 2017 roku wartość rzeczowych aktywów trwałych wyniosła 455,7 mln zł i odnotowała wzrost o 7,4 mln zł. W porównaniu do 31 grudnia 2016 roku zwiększeniu uległa wartość budynków, lokali i obiektów

inżynierii lądowej i wodnej oraz wartość środków trwałych w budowie. Wzrost wartości wyżej wymienionych pozycji bilansowych wynika z poniesionych nakładów inwestycyjnych.

Wybrane aktywa trwałe w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	31.12.2016	31.12.2017	Zmiana	
			2017–2016	%
I. Rzeczowe aktywa trwałe	448,3	455,7	7,4	1,7%
1. Środki trwałe	443,4	441,9	-1,5	-0,3%
a. Grunty, w tym p.w.u.	58,2	57,1	-1,1	-1,9%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	211,7	218,5	6,8	3,2%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	16,0	15,7	-0,3	-1,9%
d. Środki transportu	155,2	148,6	-6,6	-4,3%
e. Inne środki trwałe	2,3	2,0	-0,3	-13,0%
2. Środki trwałe w budowie	4,9	13,8	8,9	181,6%

PKP SKM realizuje swoją działalność przewozową, wykorzystując 60 jednostek taborowych następujących typów: EN57, EN71, EW58 oraz 31WE. Na koniec 2017 roku średni wiek pojazdów wynosił około 36 lat. Spółka systematycznie realizuje inwestycje taborowe. W ramach projektu „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście” PKP SKM przeprowadziła modernizację 22 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych

(dalej EZT) typu EN57 (zadanie zrealizowane w latach 2013–2014). W 2015 roku Spółka doposażyła zmodernizowane pojazdy w elektryczne liczniki pomiaru energii, monitoring oraz rampy dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Dodatkowo w 2016 roku dokonano zakupu 2 szt. EZT serii 31WE Impuls. W 2017 roku PKP SKM złożyła wniosek do CUPT o dofinansowanie zakupu 10 nowych EZT, a w 2018 roku zawarto

umowę na dofinansowanie ww. projektu kwotą 160,0 mln zł. Spółka zarządza linią kolejową nr 250 Gdańsk Śródmieście – Rumia na podstawie umowy D55, która jest zelektryfikowaną linią dwutorową. Do linii nr 250 przypisana jest stacja Gdynia Cisowa Postojowa, Posterunek Rewizji Technicznej w Wejherowie oraz perony w ilości 24 szt. na 22 stacjach i przystankach osobowych.



7.5 Inwestycje

W 2017 roku PKP SKM poniosła nakłady inwestycyjne w kwocie 29,9 mln zł, które obejmowały głównie modernizację linii kolejowej nr 250 (m.in. wymiana rozjazdów na stacjach Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, przebudowa muru oporowego)

oraz modernizację peronów w Gdyni Chyloni i Rumi Janowie. Dodatkowo zrealizowano modernizację obiektów PKP SKM na terenie stacji Gdynia Cisowa Postojowa, zakup platformy do wózka motorowego WM-15 wraz z modernizacją wózka.

Zestawienie wielkości nakładów inwestycyjnych poniesionych przez Spółkę w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Inwestycje ogółem	57,5	29,9	-27,6	-48,0%
Budownictwo inwestycyjne	10,7	23,5	12,8	119,6%
Modernizacja taboru	11,0	1,1	-9,9	-90,0%
Zakup taboru	31,5	2,4	-29,1	-92,4%
Zakup maszyn i urządzeń	3,4	1,7	-1,7	-50,0%
Pozostałe	0,9	1,2	0,3	33,3%

W ramach inwestycji taborowych zrealizowano modernizację EZT serii EN57 i EN71 w zakresie m.in. montażu systemu informacji pasażerskiej, wymiany napędów drzewiowych.

Realizowane Projekty zostały finansowane ze środków własnych (42%), z Funduszu Kolejowego (45%) oraz z Regionalnego Programu Operacyjnego (14%).

7.6 Zatrudnienie

Na dzień 31 grudnia 2017 roku PKP SKM zatrudniała 989 osób, tj. więcej w porównaniu do końca 2016 roku o 56 osób. Wzrost liczby pracowników w 2017 roku spowodowany był przede wszystkim zatrudnieniem osób, które w 2016 roku pracowały za pośrednictwem agencji pracy tymczasowej (głównie

kontrolerów biletów i osób zajmujących się ewidencją wezwań do zapłaty). Dodatkowo wzorem lat poprzednich, podjęto współpracę z Powiatowymi Urzędami Pracy, dzięki czemu m.in. zatrudniono 10 pracowników na stanowiskach kierowników pociągów.

7.7 Przewozy pasażerskie

PKP SKM w 2017 roku przewiozła 42,3 mln pasażerów i był to wzrost w porównaniu do roku poprzedniego o 0,4 mln osób. Wraz ze wzrostem liczby pasażerów zwiększeniu uległa także praca przewozowa o 2,1 mln paskm. Jednocześnie odnotowano spadek pracy eksploatacyjnej mierzonej w pockm (o 10,5%), spadek pracy eksploatacyjnej mierzonej w mln brtkm (o 6,4%) oraz średniej odległości przewozu (o 0,8%). Wzrost wskaźnika dotyczącego przewozów pasażerskich w 2017 roku oparty był głównie na większej realizacji przewozów pasażerów z biletami okresowymi z ulgą ustawową. Jest to głównie efekt wprowadzenia biletów łączonych, uprawniających do przejazdów

pociągami SKM i komunikacją miejską przy jednoczesnym wycofaniu biletów metropolitarnych. W porównaniu do 2016 roku wzrosła również liczba podróży korzystających z jednorazowych biletów z ulgą handlową (wzrost wynikający z zapotrzebowania na tego typu usługi w okresie wakacyjnym). Jednocześnie Spółka uruchomiła dodatkowe pociągi poza umowami o świadczenie usług publicznych na mocy odrębnych umów z organizatorami imprez odbywających się w Trójmieście, np. Red Bull Air Race 2017, Open'er Festiwal 2017, mecze piłkarskie odbywające się na Stadionie Energa w Gdańsku.

Zestawienie mierników przewozowych w latach 2016–2017

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przewozy pasażerów (mln osób)	41,9	42,3	0,4	1,0%
Praca przewozowa (mln paskm)	1 100,0	1 102,1	2,1	0,2%
Praca eksploatacyjna (mln pockm)	5,7	5,1	-0,6	-10,5%
Praca eksploatacyjna (mln brtkm)	1 131,4	1 058,9	-72,5	-6,4%
Średnia odległość przewozu (km)	26,3	26,1	-0,2	-0,8%

7.8 Dofinansowanie

PKP SKM otrzymuje od Samorządu Województwa Pomorskiego dotację samorządową na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz

dotację przedmiotową z budżetu państwa, przekazaną w celu wyrównania utraconych przychodów z tytułu honorowania obowiązujących ulg ustawowych.

Otrzymane dofinansowanie przez Spółkę w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Dotacja przedmiotowa	20,9	23,7	2,8	13,4%
Dotacja samorządowa	72,9	60,6	-12,3	-16,9%
Środki z Funduszu Kolejowego	6,2	13,6	7,4	119,4%
Dotacja POIiŚ	34,9	0,0	-34,9	-100,0%
Dofinansowanie RPO	0,0	4,1	4,1	-
Pomoc de minimis	0,1	0,1	0,0	0,0%
Razem	135,0	102,1	-32,9	-24,4%

Poza dofinansowaniem związanym z realizacją przewozów, Spółka uzyskała dotacje z Funduszu Kolejowego na realizację inwestycji związanych z modernizacją linii

kolejowej oraz z Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na Lata 2014–2020.



7.9 Najważniejsze wydarzenia

styczeń

- ▶ W dniu 1 stycznia 2017 roku przestała obowiązywać ulga 30% dla osób, których pracodawca wykupił uprawnienie w PKP SKM w Trójmieście.
- ▶ Spółka podpisała z PLK umowę na obsługę przejazdów kolejowych, wykonanie oględzin rozjazdów oraz utrzymanie obiektów inżynierskich na linii kolejowej nr 250. Umowę zawarto na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2016/2017, tj. od 11 grudnia 2016 roku do 09 grudnia 2017 roku. Łączna wartość umowy w okresie jej obowiązywania 828 733,60 zł netto.

luty

- ▶ W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, 6 lutego 2017 roku Spółka podpisała z firmą Piotr Mieczkowski Autoryzowana Stacja Obsługi Serwis Pojazdów Szynowych umowę na wykonanie naprawy trzeciego poziomu utrzymania (P3) Spalinowych Zespołów Trakcyjnych serii SA 136 (7 szt.) oraz serii SA 133 (3 szt.). Wartość umowy 3 515 000,00 zł netto.
- ▶ W dniu 10 lutego 2017 roku Spółka podpisała z firmą Intrum Justitia umowę świadczenia na rzecz PKP SKM w Trójmieście usługi windykacji wierzytelności wynikających z niedopełnienia przez podróżnych obowiązku zapłaty należności przewozowych. Wartość umowy 418 000,00 euro netto.
- ▶ W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, 10 lutego 2017 roku Spółka podpisała umowę z firmą ZPS Sp. z o.o. na wykonanie naprawy piątego poziomu utrzymania (P5) wraz z modernizacją na napęd hydrostatyczny z nowym silnikiem wózka motorowego WM-15A. Wartość umowy 1 720 000,00 zł netto.
- ▶ W dniu 14 lutego 2017 roku Sąd Rejonowy Gdańsk Północ w Gdańsku VIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego dokonał rejestracji podwyższenia kapitału zakładowego Spółki do wysokości 161 719 000,00 zł.
- ▶ W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, 21 lutego 2017 roku Spółka podpisała z firmą Zorin Sp. z o.o. umowę na sukcesywne dostawy napędów drzwiowych i układów sterowania oraz wsparcie techniczne podczas montażu dla 13 pojazdów EZT typu EN57 i 5 pojazdów EZT typu EN71. Wartość umowy 2 649 918,00 zł netto.
- ▶ W dniu 24 lutego 2017 roku podpisano umowę pomiędzy Skarbem Państwa (Zabezpieczającym) a PKP S.A. (Przewłaszczającym) rozwiązującą Umowę przewłaszczenia udziałów w spółce z o.o. na zabezpieczenie. Wartość akcji i udziałów w Spółkach Grupy PKP przewłaszczonych przez PKP S.A. na rzecz Skarbu Państwa z tytułu gwarancji udzielonych za zobowiązania PKP S.A. znacznie przewyższała wartość tych zobowiązań. Wartość księgowa Przedmiotu Przewłaszczenia ustalono na kwotę 29 632 010,66 zł i została ona przeniesiona przez Zabezpieczonego na rzecz Przewłaszczającego z chwilą rozwiązania Umowy Przewłaszczenia.

kwiecień

- ▶ Od 1 kwietnia 2017 roku wprowadzono podwyżkę cen biletów. Cena biletów jednorazowych wzrosła średnio o 6,13%, miesięcznych o 5,44%, a kwartalnych o 5,27%.
- ▶ W dniu 18 kwietnia 2017 roku Spółka uruchomiła sprzedaż biletów za pomocą platformy internetowej.
- ▶ Dnia 25 kwietnia 2017 roku PKP SKM zawarła z Województwem Pomorskim (Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Pomorskiego na lata 2014–2020) Umowę nr RPPM.09.02.01-22-0001/16-00 o dofinansowanie Projektu pn. „Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów linii kolejowej nr 250”.

maj

- ▶ W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, 5 maja 2017 roku Spółka podpisała z firmą PUH Rajbud Sp. z o.o. (dalej Rajbud) umowę na roboty budowlane w zakresie wykonania regulacji torów w celu zmniejszenia odstępu pomiędzy krawędzią peronu a progiem wagonu na linii kolejowej nr 250. Wartość umowy 1 075 188,15 zł netto.
- ▶ W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, 15 maja 2017 roku PKP SKM podpisała z firmą Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o. (dalej PPMT) umowę na wykonanie robót budowlanych w zakresie wymiany rozjazdów na stacji Gdynia Główna. Wartość umowy 1 959 359,20 zł netto.

czerwiec

- ▶ W dniu 26 maja 2017 roku Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PKP SKM w Trójmieście zatwierdziło Sprawozdanie finansowe Spółki za 2016 rok.
- ▶ PKP SKM 30 maja 2017 roku złożyła wniosek o dofinansowanie Projektu pn.: „Zakup 10 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów aglomeracyjnych oraz unowocześnienie zaplecza utrzymania taboru” o wartości szacunkowej całego projektu w wysokości 393 751 905,00 zł.

sierpień

- ▶ W dniu 13 czerwca 2017 roku Spółka podpisała z firmą ELEKTRO–CAL Sp. z o.o. umowę na realizację zadania: „Przebudowa obiektu obrządzania kabin sanitarnych w budynku A-13” w zakresie konstrukcji żelbetowej i posadzki peronu wewnętrznego. Wartość umowy 2 097 549,19 zł netto.
- ▶ W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, 21 czerwca 2017 roku PKP SKM podpisała z firmą Aarsleff Sp. z o.o. umowę na realizację zadania „Przebudowa muru oporowego w km 3,633–4,058 na linii kolejowej nr 250”. Wartość umowy 2 496 222,54 zł netto.
- ▶ W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, 1 sierpnia 2017 roku PKP SKM w Trójmieście zawarła ze spółką PPMT (Lider konsorcjum) oraz z Rajbud (Partner konsorcjum) umowę konsorcjum na roboty budowlane w zakresie przebudowy układu torowego, obejmującą wymianę czterech zużytych rozjazdów, szyn i podkładów oraz regulację rozjazdów w planie i profilu na przystanku osobowym Gdańsk Oliwa. Wartość umowy 2 898 643,13 zł netto.
- ▶ W dniu 18 sierpnia 2017 roku zostały zawarte umowy świadczenia wzajemnych kolejowych usług przewozowych pomiędzy PKP SKM a PKP Intercity. Przedmiotowe umowy regulują zasady zawierania, wykonywania oraz rozliczania umów przewozów zawieranych przez Przewoźników będących Stronami niniejszych umów. Wartość wynagrodzenia należnego PKP SKM z tytułu realizacji umowy 9 164 351,85 zł netto. Wartość wynagrodzenia należnego PKP Intercity z tytułu realizacji umowy 18 442 689,03 zł netto.
- ▶ Dnia 18 sierpnia 2017 roku Spółka zawarła z Przewozami Regionalnymi umowę świadczenia wzajemnych kolejowych usług przewozowych w pociągach uruchamianych przez Przewoźników, będących Stronami niniejszej umowy oraz rozliczenia przychodów wynikających ze sprzedaży tych usług. Wartość należnego wynagrodzenia Przewozów Regionalnych z tytułu realizacji umowy 1 200 000,00 zł netto. Wartość wynagrodzenia należnego PKP SKM z tytułu realizacji umowy 2 256 000,00 zł netto.
- ▶ Od 21 sierpnia 2017 roku uruchomiono wzajemną sprzedaż biletów trzech przewoźników kolejowych: PKP Intercity, Przewozów Regionalnych i PKP SKM. Bilety sprzedawane są na warunkach i wg ofert poszczególnych przewoźników.
- ▶ W dniu 23 sierpnia 2017 roku Spółka zawarła z Kolejowymi Zakładami Automatyki S.A. umowę na wykonanie zadania „Sporządzenie dokumentacji projektowej dla budowy samoczynnej blokady liniowej na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Główna oraz realizacja robót na odcinku Gdańsk Główny – Gdańsk Wrzeszcz wraz z wdrożeniem, rozruchem i uruchomieniem urządzeń i systemów, a także przekazaniem do eksploatacji urządzeń i systemów zrealizowanych w ramach tej inwestycji”. Wartość umowy 5 680 000 zł netto.

sierpień

- ▶ Z dniem 11 września 2017 roku wprowadzono ofertę sprzedaży biletu trzech Przewoźników Kolejowych (PKP Intercity, PKP SKM i Przewozów Regionalnych) na wspólnym blankiecie w ramach jednej transakcji jako „Pakietu Podróżnika”.
- ▶ W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, 18 września 2017 roku Spółka podpisała z firmą PPMT umowę na roboty budowlane w zakresie modernizacji układu torowego na stacji Sopot wraz z wymianą rozjazdów oraz naprawą łączników towarowych pomiędzy rozjazdami. Wartość umowy 1 393 471,93 zł netto.
- ▶ Województwo Pomorskie ogłosiło 29 września 2017 roku przetarg nieograniczony na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na terenie województwa pomorskiego w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018. W postępowaniu tym PKP SKM złożyła ofertę na obsługę zadania 1. „Aglomeracja” – obejmującego obsługę odcinka: Gdańsk Śródmieście – Wejherowo/Lębork trakcją elektryczną oraz odcinków: Gdańsk – Gdańsk Port Lotniczy – Gdańsk Osowa/Gdynia, Kościerzyna/Kartuzy – Gdańsk Port Lotniczy – Gdańsk, Kościerzyna – Gdynia trakcją spalinową, oferując kwotę 53 955 000,00 zł. Województwo Pomorskie 31 października 2017 roku unieważniło przedmiotowe postępowanie w części dotyczącej zadania „Aglomeracja”.

październik

- ▶ W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, 10 października 2017 roku Spółka podpisała z firmą ZNTK Mińsk Mazowiecki S.A. umowę na wykonanie naprawy czwartego poziomu utrzymania (P4) wraz z poprawą funkcjonalności trzech EZT serii EN57 i EN71. Wartość umowy 4 325 000 zł netto.
- ▶ Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PKP SKM uchwaliło 17 października 2017 roku podwyższenie kapitału zakładowego z kwoty 161 719 000,00 zł do kwoty 163 719 000,00 zł, tj. o kwotę 2 000 000,00 zł poprzez utworzenie 4 tys. nowych udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki o wartości nominalnej 500,00 zł. Wszystkie nowoutworzone udziały objęła Gmina Miasta Gdyni, która pokryła je wkładem pieniężnym.

listopad

- ▶ W dniu 21 listopada 2017 roku Spółka zawarła z PLK umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018. Przedmiot umowy obejmuje udostępnienie przez Zarządcę, tj. PLK, Przewoźnikowi (PKP SKM) infrastruktury kolejowej będącej w zarządzie PLK, w celu wykorzystania przydzielonej przepustowości dla: przejazdów pociągów, wykonywania manewrów, postoju pojazdów kolejowych oraz korzystania z Obiektów Infrastruktury Kolejowej (OIU). Szacowana wartość umowy w okresie jej obowiązywania, tj. od 10 grudnia 2017 roku do 8 grudnia 2018 roku wynosi 11 299 000,00 zł netto.
- ▶ W dniu 30 listopada 2017 roku podpisano z Województwem Pomorskim aneks do umowy na rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016 będący wypełnieniem zobowiązań zawartych w SIWZ oraz we wniosku Spółki, który zwiększył należne wynagrodzenie PKP SKM z tytułu nieuzyskania przewidywanych przychodów na podzadaniu PKM za IV półrocze 2016 roku o kwotę 1 620 124,92 zł.

grudzień

- ▶ W dniu 8 grudnia 2017 roku podpisano z Pomorską Koleją Metropolitalną S.A. (PKM) umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018. Przedmiot umowy obejmuje udostępnienie przez Zarządcę, tj. PKM, Przewoźnikowi (PKP SKM) infrastruktury kolejowej będącej w zarządzie PLK, w celu wykorzystania przydzielonej przepustowości dla: przejazdów pociągów, wykonywania manewrów, postoju pojazdów kolejowych oraz korzystania z Obiektów Infrastruktury Kolejowej (OIU). Szacowana wartość umowy w okresie jej obowiązywania, tj. od 10 grudnia 2017 roku do 8 grudnia 2018 roku, wynosi 4 970 252, 45 zł netto.
- ▶ W dniu 8 grudnia 2017 roku Spółka zawarła z PKP Energetyka umowę na sprzedaż oleju napędowego. Całkowita szacunkowa wartość Umowy nie może przekroczyć w okresie jej obowiązywania kwoty 13 160 000,00 zł brutto. Przewidywany szacunkowy wolumen roczny: 2 000–2 625 m³.
- ▶ Od 10 grudnia 2017 roku zaczął obowiązywać nowy rozkład jazdy pociągów 2017/2018. W rozkładzie tym Spółka w ramach zadania „Aglomeracja” uruchomiła połączenia trakcją elektryczną na odcinku: Gdańsk Śródmieście – Wejherowo/Lębork (Podzadanie 1) oraz trakcją spalinową na trasie: Gdańsk – Gdańsk Port Lotniczy – Gdańsk Osowa/Gdynia, Kościerzyna/Kartuzy – Gdańsk Port Lotniczy – Gdańsk, Kościerzyna – Gdynia (Podzadanie 2).
- ▶ W dniu 14 grudnia 2017 roku Spółka zawarła z Organizatorem przewozów na terenie województwa pomorskiego po raz pierwszy umowę bezpośredniego powierzenia w zakresie świadczenia usług kolejowych przewozów pasażerskich w ramach rozkładu jazdy pociągów 2017/2018 obowiązującego od 10 grudnia 2017 roku.
- ▶ W roku 2017 Spółka otrzymała dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego w wysokości 4 130 926,16 zł oraz z Funduszu Kolejowego w wysokości 13 648 877,25 zł. Jednocześnie Spółka dokonała zwrotu otrzymanych środków do Funduszu Kolejowego w kwocie 1 030 174,09 zł.

8

PKP Informatyka

▼
www.pkp-informatyka.pl

PKP Informatyka jest odpowiedzialna za dostarczanie usług IT w celu wspierania przedsiębiorstw sektora kolejowego. Spółka zapewnia ciągłość działania systemów i aplikacji kluczowych dla funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce – m.in. systemu rezerwacji i sprzedaży biletów kolejowych, systemu obsługi przesyłek towarowych.

8.1 O Firmie

Działalność operacyjną PKP Informatyka Sp. z o.o. (dalej PKP Informatyka) rozpoczęła 1 października 2001 roku. Przedmiotem działalności Spółki są szeroko pojęte usługi IT, w szczególności tworzenie oprogramowania użytkowego (systemy i aplikacje), zwłaszcza dla Spółek Grupy PKP, a także usługi eksploatacji, w tym eksploatacji bezpośredniej systemów i aplikacji oraz usługi wsparcia. Dodatkowo, Spółka świadczy także usługi: kolokacji, hostingu, sieciowe, serwisu sprzętu komputerowego, wykonawstwa sieci strukturalnych, itp. Spółka prowadzi działalność na terenie całego kraju.

Spółka PKP Informatyka jest dostawcą rozwiązań informatycznych, głównie dla rynku kolejowego. Obsługuje w obszarze informatyki Spółki z Grupy PKP oraz pozostałych przewoźników kolejowych. Wszystkie usługi realizowane są w ramach trzech linii biznesowych:

- ▶ kolejowe przewozy pasażerskie;
- ▶ kolejowe przewozy towarowe;
- ▶ zarządzanie przedsiębiorstwem.



Jakub Prusik
 p.o. Prezesa Zarządu



8.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

Zarząd

Jakub Prusik

Čłonek Zarządu,
 p.o. Prezesa Zarządu

Radostaw Zawierucha

Čłonek Zarządu

Rada Nadzorcza

Andrzej Olszewski

Przewodniczący

Małgorzata Butwicka

Jacek Iwański

Maria Nowicka

Witold Pyrgiel

8.3 Finanse

PKP Informatyka w 2017 roku osiągnęła zysk netto w wysokości 3,1 mln zł przy zysku netto w 2016 roku na poziomie 7,2 mln zł. Pogorszenie wyniku Spółki nastąpiło w efekcie rozwiązania w 2017 roku rezerw o niższej wartości niż w 2016 roku,

przy jednocześnie wyższym wyniku na sprzedaży. Dodatkowo Spółka wygenerowała w 2016 roku dodatni wynik na działalności finansowej w następstwie dywidendy uzyskanej od spółki zależnej.

Wyniki finansowe za lata 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	77,7	75,8	-1,9	-2,4%
Koszty działalności operacyjnej	74,8	68,7	-6,1	-8,2%
Wynik ze sprzedaży	2,9	7,1	4,2	144,8%
<i>Marża wyniku na sprzedaży</i>	3,7%	9,4%	+5,7 p.p.	-
Pozostałe przychody operacyjne	8,1	0,8	-7,3	-90,1%
Pozostałe koszty operacyjne	4,6	2,9	-1,7	-37,0%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	3,5	-2,1	-5,6	-
EBIT	6,4	5,0	-1,4	-21,9%
EBITDA	12,7	11,8	-0,9	-7,1%
<i>Marża EBITDA</i>	16,3%	15,6%	-0,7 p.p.	-
Przychody finansowe	2,1	0,1	-2,0	-95,2%
Koszty finansowe	0,2	0,1	-0,1	-50,0%
Wynik na działalności finansowej	1,9	0,0	-1,9	-100,0%
Zysk (strata) brutto	8,3	5,0	-3,3	-39,8%
Podatek dochodowy	1,1	1,9	0,8	72,7%
Zysk (strata) netto	7,2	3,1	-4,1	-56,9%
<i>Rentowność netto</i>	9,3%	4,1%	-5,2 p.p.	-

Spółka w 2017 roku uzyskała przychody ze sprzedaży na poziomie 75,8 mln zł. W porównaniu do 2016 roku przychody zmniejszyły się o 1,9 mln zł. W ramach poszczególnych grup największy spadek dotyczył przychodów z koszyków oraz projektów i leadów, co wynikało m.in. ze zrealizowania szeregu projektów

w 2016 roku. W 2017 roku ważną grupą przychodów były niewątpliwie przychody ze sprzedaży towarów i materiałów oraz przychody z usług utrzymaniowo-eksploatacyjnych (realizowanych w ramach stałych umów, które w latach ubiegłych zostały z sukcesem wdrożone przez Spółkę, głównie umowy SLA w PKP CARGO, czy też

utrzymania systemu KURS w PKP Intercity). W przypadku obydwu kategorii przychodów osiągnięto znacznie wyższy ich poziom niż w roku 2016. Wzrost przychodów ze sprzedaży towarów i materiałów wynikał z dostawy urządzeń dla PKP Budownictwo w ramach realizacji projektu „System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej”.



Przychody ze sprzedaży za lata 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody ze sprzedaży ogółem	77,7	75,8	-1,9	-2,4%
Utrzymanie	59,0	62,1	3,1	5,3%
Projekty i leady	5,0	0,6	-4,4	-88,0%
Koszyki	7,4	2,3	-5,1	-68,9%
Sprzedaż towarów i materiałów	6,3	10,8	4,5	71,4%

Z uwagi na specyfikę działalności, poziom kosztów operacyjnych jest bezpośrednio uzależniony od generowanych przychodów. Spółka, realizując określone projekty i umowy, pozyskuje odpowiednie technologie oraz licencje, które wykorzystywane są w procesie świadczenia usług. W 2017 roku koszty działalności operacyjnej PKP Informatyka wyniosły 68,7 mln zł i w porównaniu do 2016 roku uległy zmniejszeniu

o 6,1 mln zł (tj. o 8,2%). Spadek obejmował koszty usług obcych, koszty pracy, koszty zużycia materiałów i energii oraz podatków i opłat przy jednocześnie wyższych kosztach sprzedanych towarów i materiałów, amortyzacji oraz wyższych pozostałych kosztach rodzajowych. Spadek kosztów usług obcych o 7,6 mln zł, w tym głównie kosztów pozostałych usług informatycznych, wynikał przede wszystkim

z niższego poziomu osiągniętych przychodów oraz mniejszego zakresu realizacji usług. Jednocześnie realizacja sprzedaży m.in. urządzeń dla PKP Budownictwo, w ramach Projektu „System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej” w sposób bezpośredni przyczyniła się do wzrostu wartości sprzedanych towarów i materiałów.

Koszty działalności operacyjnej w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Koszty operacyjne ogółem	74,8	68,7	-6,1	-8,2%
Amortyzacja	6,3	6,8	0,5	7,9%
Zużycie materiałów i energii	1,4	1,2	-0,2	-14,3%
Usługi obce	20,4	12,8	-7,6	-37,3%
Wznowienie licencji i asysta techniczna	5,2	4,9	-0,3	-5,8%
Pozostałe usługi informatyczne	8,8	3,3	-5,5	-62,5%
Podatki i opłaty	0,7	0,5	-0,2	-28,6%
Wynagrodzenia	32,9	28,8	-4,1	-12,5%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	6,6	6,6	0,0	0,0%
Pozostałe koszty rodzajowe	0,8	1,3	0,5	62,5%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	5,7	10,7	5,0	87,7%

PKP Informatyka zanotowała ujemny wynik na pozostałej działalności operacyjnej na poziomie 2,1 mln zł. Niższy niż w 2016 roku wynik osiągnięto w efekcie częściowego rozwiązania rezerw oraz ujęcia odpisów

aktualizujących wartość aktywów niefinansowych w niższej wartości niż w roku 2016. Z kolei pogorszenie wyniku na działalności finansowej o 1,9 mln zł było następstwem otrzymania w 2016 roku dywidendy w kwocie

2,0 mln zł od spółki zależnej – Kolejowych Zakładów Łączności Sp. z o.o. W 2017 roku przychody z tego tytułu nie wystąpiły.

Struktura kosztów operacyjnych w latach 2016–2017 (%)



8.4 Majątek

Na koniec 2017 roku wartość rzeczowych aktywów trwałych wyniosła 5,2 mln zł, co stanowiło 18,7% wartości majątku

trwałego Spółki. Jednocześnie wartości niematerialne i prawne stanowiły 31,7% wartości aktywów trwałych.

Wybrane aktywa trwałe w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	31.12.2016	31.12.2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Aktywa trwałe	32,2	27,8	-4,4	-13,7%
I. Wartości niematerialne i prawne	9,7	8,8	-0,9	-9,3%
II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego:	8,0	5,2	-2,8	-35,0%
1. Środki trwałe, z tego:	7,9	5,2	-2,7	-34,2%
a. Grunty	0,3	0,3	0,0	0,0%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	2,5	2,2	-0,3	-12,0%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	5,0	2,7	-2,3	-46,0%
d. Środki transportu	0,1	0,0	-0,1	-100,0%
2. Środki trwałe w budowie	0,1	0,0	-0,1	-100,0%
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie	0,0	0,0	0,0	-
III. Należności długoterminowe	0,0	0,0	0,0	-
IV. Inwestycje długoterminowe	10,2	10,2	0,0	0,0%
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	4,3	3,6	-0,7	-16,3%

W porównaniu do 2016 roku wartość rzeczowych aktywów trwałych uległa zmniejszeniu o 2,8 mln zł w rezultacie dokonanych odpisów amortyzacyjnych oraz przesunięcia inwestycji planowanych na 2017 rok na następne okresy. Jednocześnie należy zaznaczyć, że Spółka PKP Informatyka sukcesywnie dokonuje wycofywania i likwidacji

majątku zużytego, przestarzałego i zbędnego. W 2017 roku wartość inwestycji długoterminowych nie uległa zmianie. Inwestycje długoterminowe to udziały PKP Informatyka w spółce zależnej – Kolejowe Zakłady Łączności Sp. z o.o.

8.5 Inwestycje

W 2017 roku Spółka poniosła nakłady inwestycyjne w kwocie 1,5 mln zł. Wydatki inwestycyjne zostały w całości sfinansowane środkami własnymi. Do największych inwestycji należał zakup dwóch macierzy

z serwerem kasetowym wraz z asystą wdrożeniową i oprogramowaniem dla systemu BILKOM, zakup licencji do Centralnego systemu backupu CommVault Simpana, zakup ściany wizyjnej.

Zestawienie wielkości nakładów inwestycyjnych poniesionych przez Spółkę w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Zakup licencji i oprogramowania WNIIP	2,2	0,4	-1,8	-81,8%
Zakup środków trwałych	2,0	1,1	-0,9	-45,0%
Inwestycje ogółem	4,2	1,5	-2,7	-64,5%



8.6 Zatrudnienie

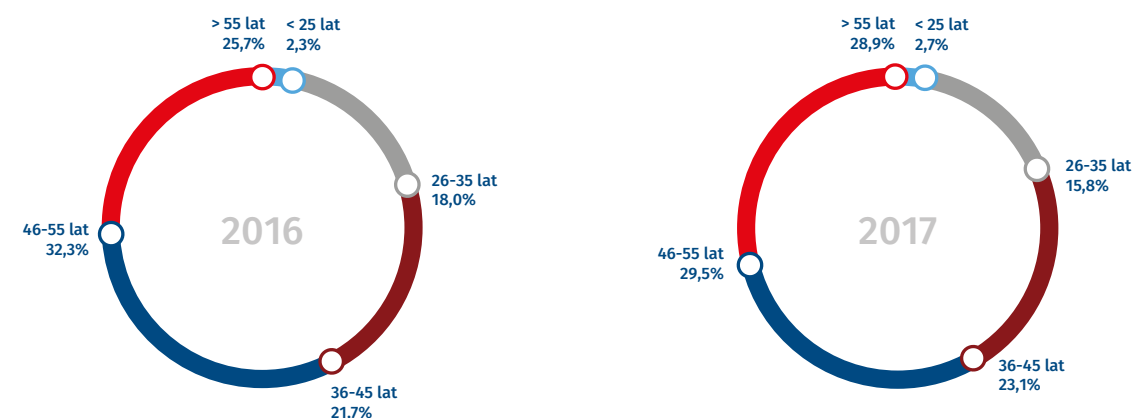
Stan zatrudnienia w dniu 31 grudnia 2017 roku wyniósł 329 osób i był o 21 osób niższy niż na koniec 2016 roku. Jednocześnie przeciętne zatrudnienie w 2017 roku zwiększyło się o 2 etaty. W Spółce najliczniejszą grupę stanowili pracownicy w wieku 46-55 lat, grupa ta na koniec 2017 roku stanowiła 29,5% ogółu zatrudnionych. Drugą

pod względem liczebności grupę tworzyli pracownicy w wieku powyżej 55 lat – 28,9% ogółu zatrudnionych. Młodzi pracownicy w kategorii do 35 lat stanowili 18,5% ogółu zatrudnionych. Jednocześnie aż 59,3% zatrudnionych stanowili pracownicy o stażu pracy powyżej 21 lat.

Zatrudnienie przeciętne w PKP Informatyka w latach 2016–2017

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w okresie 12 m-cy (etaty)		Zmiana	
	2016	2017	2017–2016	%
Zatrudnienie ogółem	339	341	2	0,6%

Struktura zatrudnienia wg wieku na koniec roku 2016 i 2017 (%)



Struktura zatrudnienia wg wieku na koniec roku 2016 i 2017 (w osobach)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
<25	8	9	1	12,5%
26–35	63	52	-11	-17,5%
36–45	76	76	0	0,0%
46–55	113	97	-16	-14,2%
>55	90	95	5	5,6%
Zatrudnienie ogółem	350	329	-21	-6,0%

8.7 Najważniejsze wydarzenia

- maj**
- PKP Informatyka, Kolejowe Zakłady Łączności oraz Politechnika Lubelska zawarły porozumienie o współpracy edukacyjnej i naukowo-badawczej.
- czerwiec**
- PKP Informatyka oraz Katolicki Uniwersytet Lubelski zawarły porozumienie o współpracy w zakresie sfery edukacyjnej, naukowo-badawczej, CSR oraz projektów międzynarodowych.
 - Wsparcie merytoryczne podczas „Debaty z Kurierem”, której tematem był „Wspólny Bilet”.
- sierpień**
- PKP Informatyka podpisała umowę o współpracy z firmą EUROLOOP, która powstała w oparciu o zespół rLoop, zwycięzcę prestiżowego konkursu ogłoszonego przez Elona Muska, miliardera promującego nowy środek transportu – hyperloop. Umowa dotyczyła podjęcia wspólnych działań, wykorzystujących technologię hyperloop w gospodarce, ze szczególnym ukierunkowaniem na rynek kolejowy.
- wrzesień**
- Projekt „Pakiet Podróżnika” został oddany do użytku. Dzięki systemowi integrującemu oferty przewoźników, na jednym blankiecie można nabyć bilety PKP Intercity, POLREGIO, PKP SKM w Trójmieście, a od 2018 roku także bilety Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Kolei Wielkopolskich. „Pakiet Podróżnika” w pierwszej fazie był dostępny w kasach biletowych.
 - Spółka PKP Informatyka wraz z Kolejowymi Zakładami Łączności zaprezentowała się na wspólnym stoisku Grupy PKP podczas 12. Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO 2017 w Gdańsku.
- październik**
- W dniach 5–6 października w Ożarowie Mazowieckim odbyła się branżowa konferencja „IT w transporcie szynowym”, organizowana przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP przy merytorycznym wsparciu PKP Informatyki.
- listopad**
- W działającym 24h/dobę, nowoczesnym Centrum Monitoringu (Security Operations Center) odbyła się prezentacja systemu ochrony cybernetycznej dla przedstawicieli prezydium Komisji Infrastruktury Sejmu RP. Spotkanie zaowocowało organizacją wyjazdowego posiedzenia Komisji Infrastruktury Sejmu RP w siedzibie PKP Informatyka na początku 2018 roku.
- grudzień**
- PKP Informatyka partnerem branżowym konferencji „Program rozwoju transportu intermodalnego”, której organizatorem było Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego oraz PKP S.A.
 - Ukończony został projekt „Bilkom2”, będący platformą sprzedaży biletów kolejowych, w tym „Pakietu Podróżnika”. Nowa odsłona aplikacji Bilkom umożliwia komfortowe i intuicyjne sprawdzenie rozkładu jazdy oraz zakup biletu na przejazdy pociągami według najkorzystniejszej oferty obowiązującej w danym czasie u przewoźnika. Bilety można nabyć na stronie internetowej www.bilkom.pl, a od 2018 roku także za pośrednictwem aplikacji mobilnej.





9

Xcity Investment



www.xci.pl

Xcity Investment została powołana w celu realizacji komercyjnych projektów deweloperskich.

Wraz z partnerami zewnętrznymi na nowo zagospodarowuje kolejowe nieruchomości w centrach polskich miast. Spółka realizuje inwestycje, które odmieniają otoczenie, dostarczając projekty komercyjne przyjazne mieszkańcom, buduje nowe dworce kolejowe oraz tworzy zabudowę biurową, handlową, hotelową czy mieszkaniową.

9.1 O Firmie

Spółka Xcity Investment Sp. z o.o. (dalej Xcity Investment) powstała we wrześniu 2014 roku, jednak swoją działalność operacyjną rozpoczęła z początkiem 2015 roku. Jej powołanie miało na celu stworzenie wyspecjalizowanego podmiotu do realizacji projektów deweloperskich oraz uproszczenie procesów inwestycyjnych realizowanych wcześniej przez PKP S.A. Ideą funkcjonowania Xcity Investment jest wykorzystanie potencjału niezagospodarowanych nieruchomości, wchodzących

w skład majątku Grupy PKP, znajdujących się często w atrakcyjnych lokalizacjach największych miast w Polsce. Realizacja projektów deweloperskich odbywa się w formule joint venture we współpracy z prywatnymi inwestorami. Dodatkowym celem Xcity Investment jest zbudowanie wartości przedsiębiorstwa poprzez stworzenie wszechstronnego zespołu, którego zadaniem będzie samodzielna realizacja projektów deweloperskich.



Marek Chibowski
Prezes Zarządu

Dotychczas zrealizowanymi projektami w prezentowanej formule jest komercyjna zabudowa dworców kolejowych w Poznaniu (Poznań City Center) oraz Katowicach (Galeria Katowicka). Na koniec 2017 roku

trwały prace nad realizacją pięciu projektów zlokalizowanych w Warszawie, Gdyni, Koninie oraz Mińsku Mazowieckim o łącznej wartości 1,5 mld euro. Dodatkowo, Spółka kontynuowała postępowania na wybór inwestorów

w dwóch kolejnych lokalizacjach: Aleje Jerolimskie 140 oraz Szczęśliwicka 62, a także uruchomiła projekt „Małe Projekty Deweloperskie II”.

9.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

Zarząd



Rada Nadzorcza



9.3 Finanse

W 2017 roku Xcity Investment poniosło stratę netto w wysokości 4,9 mln zł. Uzyskany ujemny wynik finansowy jest następstwem liczby i aktualnych etapów prowadzonych

projektów, kiedy to w początkowych fazach projektu ponoszone koszty operacyjne przewyższają osiągnięte przez Spółkę przychody.

Wyniki finansowe za lata 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody ze sprzedaży	1,4	2,3	0,9	64,3%
Koszty działalności operacyjnej	7,7	7,5	-0,2	-2,6%
Wynik ze sprzedaży	-6,3	-5,2	1,1	-
<i>Marża wyniku na sprzedaży</i>	<i>-450,0%</i>	<i>-226,1%</i>	<i>223,9 p.p.</i>	<i>-</i>
Pozostałe przychody operacyjne	0,1	0,0	0,1	-100,0%
Pozostałe koszty operacyjne	0,1	0,0	-0,1	-100,0%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	0,0	0,0	0,0	-
EBIT	-6,3	-5,2	1,1	-
EBITDA	-6,2	-5,2	1,0	-
<i>Marża EBITDA</i>	<i>-442,9%</i>	<i>-226,1%</i>	<i>216,8 p.p.</i>	<i>-</i>
Przychody finansowe	1,2	0,4	-0,8	-66,7%
Koszty finansowe	0,2	0,1	-0,1	-50,0%
Wynik na działalności finansowej	1,0	0,3	-0,7	-70,0%
Zysk (strata) brutto	-5,3	-4,9	0,4	-
Podatek dochodowy	0,0	0,0	0,0	-
Zysk (strata) netto	-5,3	-4,9	0,4	-
<i>Rentowność netto</i>	<i>-378,6%</i>	<i>-213,0%</i>	<i>165,6 p.p.</i>	<i>-</i>

Koszty działalności operacyjnej w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Koszty operacyjne ogółem	7,7	7,5	-0,2	-2,6%
Amortyzacja	0,1	0,0	-0,1	-100,0%
Zużycie materiałów i energii	0,2	0,1	-0,1	-50,0%
Usługi obce	1,9	2,4	0,5	26,3%
Podatki i opłaty	0,0	0,0	0,0	-
Wynagrodzenia	4,6	4,2	-0,4	-8,7%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	0,8	0,7	-0,1	-12,5%
Pozostałe koszty rodzajowe	0,1	0,1	0,0	0,0%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,0	0,0	0,0	-



W 2017 roku Spółka uzyskiwała przychody przede wszystkim z prowadzonych projektów inwestycyjnych, w tym za nadzór inwestycyjny i administracyjny, a także z tytułu umowy o współpracy z PKP S.A. Łączna realizacja przychodów ze sprzedaży wyniosła 2,3 mln zł.

Koszty działalności operacyjnej zamknęły się w 2017 roku w kwocie 7,5 mln zł. Do głównych kategorii należały usługi obce (w tym przede wszystkim usługi doradztwa biznesowego, prawnego i technicznego) oraz koszty wynagrodzeń i ubezpieczeń społecznych. Ich łączny udział w strukturze kosztów wyniósł 97,3%.

Na działalności finansowej Spółka odnotowała zysk w wysokości 0,3 mln zł, co było efektem uzyskania nadwyżki z przychodów odsetkowych nad kosztami niezrealizowanych różnic kursowych.



9.4 Majątek

Na koniec grudnia 2017 roku suma bilansowa Spółki Xcity Investment wynosiła 21,8 mln zł. Po stronie aktywów do największych pozycji należały inwestycje krótkoterminowe, w tym środki pieniężne, które Spółka pozyskała w następstwie połączenia ze spółką SPV Poznań. Do istotnych pozycji należy również zaliczyć należności krótkoterminowe,

które dotyczyły należności z podatków oraz rozliczeń handlowych. Majątek Spółki finansowany był głównie kapitałami własnymi, które stanowiły 93,8% sumy bilansowej. Na kwotę zobowiązań krótkoterminowych składały się zobowiązania handlowe, z tytułu wynagrodzeń oraz podatków i ubezpieczeń społecznych.

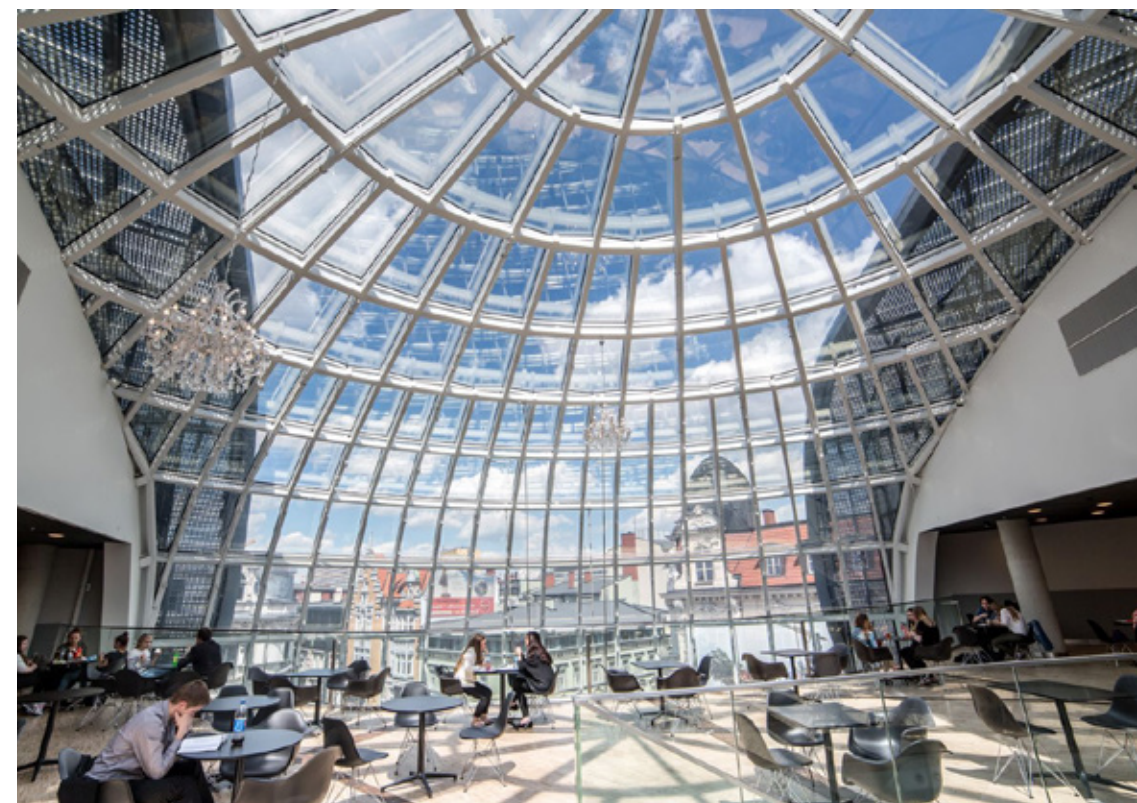
Bilans w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	31.12.2016	31.12.2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Aktywa trwałe	0,1	0,1	0,0	0,0%
Aktywa obrotowe	26,3	21,7	-4,6	-17,5%
Należności krótkoterminowe	1,5	1,7	0,2	13,3%
Inwestycje krótkoterminowe	24,7	20,0	-4,7	-19,0%
Aktywa razem	26,4	21,8	-4,6	-17,4%
Kapitał własny	25,3	20,4	-4,9	-19,4%
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1,1	1,4	0,3	27,3%
Rezerwy na zobowiązania	0,2	0,2	0,0	0,0%
Zobowiązania długoterminowe	0,0	0,0	0,0	-
Zobowiązania krótkoterminowe	0,7	1,0	0,3	42,9%
Rozliczenia międzyokresowe	0,2	0,2	0,0	0,0%
Pasywa razem	26,4	21,8	-4,6	-17,4%

9.5 Projekty inwestycyjne

W 2017 roku Xcity Investment kontynuowało prace nad rozpoczętymi projektami inwestycyjnymi. Na koniec 2017 roku podpisane umowy inwestycyjne dotyczyły projektów: Warszawa Zachodnia, Warszawa Gdańska, Gdynia Międzytorze, Konin oraz Mińsk Mazowiecki. Jednocześnie Spółka prowadziła postępowanie na wybór inwestorów w dwóch kolejnych lokalizacjach:

Aleje Jerozolimskie 140 i Szczęśliwicka 62 w Warszawie oraz uruchomiła projekt „Małe Projekty Deweloperskie II”. Do najważniejszych wydarzeń 2017 roku należało zakończenie budowy oraz otwarcie drugiego etapu inwestycji Warszawa Zachodnia (West Station). Pod koniec 2017 roku budynek był bliski pełnego wynajęcia.



9.6 Zespół

Jedną z wartości Xcity Investment jest profesjonalny zespół zajmujący się prowadzeniem projektów inwestycyjnych. Spółka na koniec 2017 roku zatrudniła 23 osoby posiadające wiedzę i doświadczenie przede wszystkim w zakresie zarządzania projektami oraz realizacją inwestycji deweloperskich. Do najliczniejszej grupy pracowników należą Project Managerowie, których zadaniem jest przygotowanie, koordynacja oraz przeprowadzanie kolejnych etapów projektu

inwestycyjnego (analiza i przygotowanie nieruchomości do projektu, postępowanie na wybór inwestora, realizacja umowy inwestycyjnej oraz wyjście z projektu). Spółka zatrudnia również specjalistów posiadających wiedzę i doświadczenie z zakresu budownictwa, prawników i radców prawnych oraz osoby stanowiące bezpośrednie wsparcie dla pracowników merytorycznych przy realizacji projektów.

9.7 Najważniejsze wydarzenia

- styczeń**
- ▶ Pozytywny respons na uczestnictwo w dwóch postępowaniach na wybór inwestorów dla realizacji projektów deweloperskich, prowadzonych przez Xcity Investment. Biznesową część odpowiedzi na zaproszenie w postępowaniu dotyczącym realizacji projektu przy ul. Szczęśliwickiej 62 złożyło ośmiu inwestorów, zaś pięciu na postępowanie dotyczące realizacji projektu przy Al. Jerozolimskich 140.
- lut**
- ▶ Przedstawiciele PKP S.A., Xcity Investment Sp. z o.o. oraz Miasta Gniezno podpisali porozumienie dotyczące przeprowadzenia warsztatów urbanistyczno–planistycznych w Gnieźnie. Ich celem jest stworzenie spójnej koncepcji zagospodarowania 25 ha terenów kolejowych znajdujących się w centrum miasta, obejmujących m.in. obszar parowozowni. Strony zobowiązały się do wspólnej organizacji i przeprowadzenia warsztatów „Charrette”. Umożliwią one mieszkańcom Gniezna oraz wszystkim interesariuszom realny wpływ na przyszłe plany zagospodarowania obszaru po przeciwległej od dworca PKP stronie torów kolejowych. Plany obejmują między innymi kompleks gnieźnieńskiej parowozowni.
- marzec**
- ▶ PKP S.A., Poczta Polska S.A. oraz Xcity Investment Sp. z o.o. współpracują przy zagospodarowaniu gruntów Spółki PKP S.A., Poczta Polska S.A. oraz Xcity Investment Sp. z o.o. (należąca do PKP S.A. spółka odpowiedzialna za realizację projektów deweloperskich) podpisały list intencyjny dotyczący współpracy przy zagospodarowaniu wskazanych przez strony, sąsiadujących ze sobą terenów. Zgodnie z deklaracją sygnatariuszy, wybrane nieruchomości zostaną zagospodarowane w sposób racjonalny, optymalny i uwzględniający zarówno oczekiwania społeczności lokalnych jak i interesy spółek.
- maj**
- ▶ Xcity Investment na Europejskim Kongresie Gospodarczym. Andrzej Bogusz, członek zarządu Xcity Investment wziął udział w panelu pt.: „Budownictwo mieszkaniowe w Polsce”.
- czerwiec**
- ▶ Xcity Investment ogłasza nabór inwestorów dla siedmiu nowych projektów. Na przełomie września i października bieżącego roku Xcity Investment planuje uruchomić procedurę wyłaniania inwestorów w drodze rokowań dla projektów deweloperskich zlokalizowanych w siedmiu miastach. Inwestycje, o potencjalnej funkcji handlowej, zostaną zrealizowane na gruntach PKP S.A. w Bielsku–Białej, Elblągu, Kole, Koszalinie, Kutnie, Oleśnicy oraz Skarżysku–Kamiennej.
 - ▶ W dniach 5–9 czerwca 2017 roku, w Gnieźnie, odbyły się warsztaty urbanistyczno–planistyczne metodą „Charrette”. Ich celem było stworzenie wspólnej koncepcji zagospodarowania 25 ha terenów kolejowych znajdujących się w centrum miasta, obejmujących m. in. obszar parowozowni. Nieruchomość została podzielona na trzy czytelne strefy funkcjonalno–przestrzenne: centrową, mieszkaniową oraz logistyczną. Syntezą, stanowiącą efekt końcowy warsztatów w Gnieźnie, jest powstały raport warsztatów „Charrette”, jest on podstawą do zmiany Studium oraz stanowi wniosek do Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. Uchwalenie tych dokumentów to pierwszy krok do rozwoju położonej w pobliżu dworca części śródmieścia Gniezna, rewitalizacji terenów pokolejowych jak i samych obiektów parowozowni.
- wrzesień**
- ▶ West Station „Inwestycją Roku Rynku Powierzchni Biurowej 2017”. Kompleks biurowy West Station zwyciężył w kategorii „Inwestycja Roku Rynku Powierzchni Biurowej” w plebiscycie Prime Property Prize 2017 organizowanym przez Grupę PTWP S.A. Został wybrany spośród pięciu nominowanych inwestycji: Business Garden Wrocław, West Station w Warszawie, Hala Koszyki w Warszawie, Wronia 31 w Warszawie oraz Szucha Premium Offices.
 - ▶ Xcity Investment na „Shopping Center Forum 2017 CEE Edition”. Spółka razem z PKP S.A. zaprezentowała planowane przez siebie inwestycje.
- listopad**
- ▶ Xcity Investment Sp. z o.o. ogłasza zaproszenie do rokowań na wybór inwestorów dla „Małych Projektów Deweloperskich II” (MPD II). MPD II to pięć projektów zlokalizowanych w: Bielsku–Białej, Koszalinie, Elblągu, Kole i Skarżysku–Kamiennej.



10

PKP Budownictwo

▼
www.pkpbudownictwo.pl
www.telkol.pl

PKP Budownictwo – operator usług telekomunikacyjnych – świadczy usługi z zakresu budowy linii światłowodowych i utrzymania infrastruktury telekomunikacyjnej na rynku kolejowym i drogowym. Głównym atutem Spółki jest duże doświadczenie pracowników zdobyte na rynku kolejowym, a także struktura rozproszona, która umożliwia świadczenie jednorodnych usług na obszarze całej Polski.

10.1 O Firmie

PKP Budownictwo Sp. z o.o. (dalej PKP Budownictwo [wcześniej TK Budownictwo Sp. z o.o.]) funkcjonowała od 20 stycznia 2014 roku, kiedy to nastąpiło wydzielenie zorganizowanej części przedsiębiorstwa ze spółki TK Telekom.

W trakcie 2017 roku Spółka była przygotowywana do połączenia z inną spółką, tj. PKP Utrzymanie Sp. z o.o..

W związku z powyższym przeprowadzono szereg zmian organizacyjnych i finansowych, które miały wpływ na ostateczny wynik finansowy. Nadrzędny cel połączenia

obejmuje ograniczenie kosztów i nieefektywnych procesów, a także wykorzystanie synergii pomiędzy jednostkami o podobnej charakterystyce działalności. Formalnie proces zakończył się w dniu 3 stycznia 2018 roku, kiedy to zostało zarejestrowane połączenie PKP Utrzymanie Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, jako Spółki przejmującej oraz PKP Budownictwo Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, jako Spółki przejmowanej.

W wyniku połączenia Spółka przejmująca zmieniła nazwę na PKP Telkol Sp. z o.o. (dalej PKP Telkol).



Mirosław Gilarski
Prezes Zarządu

Do momentu połączenia PKP Budownictwo świadczyło usługi z zakresu budowy linii światłowodowych i systemów teletechnicznych, wdrożeń teleinformatycznych, a także

ich eksploatacji, utrzymania oraz konserwacji. Działalność ta będzie kontynuowana w ramach połączonego podmiotu. Odbiorcą usług Spółki były przede wszystkim

duże podmioty z branży kolejowej, telekomunikacyjnej, budowlanej oraz sektora publicznego.

10.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

Zarząd



Rada Nadzorcza



10.3 Finanse

W 2017 roku wynik netto PKP Budownictwo wyniósł -21,6 mln zł przy wyniku netto na poziomie -4,9 mln zł w 2016 roku. Niższy wynik to głównie rezultat ujętych odpisów aktualizujących w pozostałej działalności operacyjnej. Dodatkowo Spółka dokonała odpisu aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego, co negatywnie wpłynęło na różnicę pomiędzy zyskiem netto

a zyskiem brutto. Powyższe operacje miały związek z przygotowaniem Spółki do połączenia z PKP Utrzymanie. Na poziomie operacyjnym wynik na sprzedaży uległ zmniejszeniu o 2,9 mln zł i był rezultatem wyższej dynamiki kosztów niż przychodów. Podobnie jak w 2016 roku wynik na działalności finansowej nie miał istotnego wpływu na ostateczny wynik Spółki.

Zestawienie wyników finansowych za lata 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody ze sprzedaży	26,5	32,5	6,0	22,6%
Koszty działalności operacyjnej	34,5	43,4	8,9	25,8%
Wynik ze sprzedaży	-8,0	-10,9	-2,9	-
<i>Marża wyniku na sprzedaży</i>	<i>-30,2%</i>	<i>-33,5%</i>	<i>-3,3 p.p.</i>	-
Pozostałe przychody operacyjne	1,4	0,1	-1,3	-92,9%
Pozostałe koszty operacyjne	1,4	6,6	5,2	371,4%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	0,0	-6,5	-6,5	-
EBIT	-8,0	-17,4	-9,4	-
EBITDA	-6,7	-16,0	-9,3	-
<i>Marża EBITDA</i>	<i>-25,3%</i>	<i>-49,2%</i>	<i>-23,9 p.p.</i>	-
Przychody finansowe	0,0	0,0	0,0	-
Koszty finansowe	0,2	0,2	0,0	0,0%
Wynik na działalności finansowej	-0,2	-0,2	0,0	-
Zysk (strata) brutto	-8,2	-17,6	-9,4	-
Podatek dochodowy	-3,3	4,0	7,3	-
Zysk (strata) netto	-4,9	-21,6	-16,7	-
<i>Rentowność netto</i>	<i>-18,5%</i>	<i>-66,5%</i>	<i>-48,0 p.p.</i>	-

Przychody ze sprzedaży w 2017 roku wyniosły 32,5 mln zł i były o 6,0 mln zł wyższe niż w 2016 roku. Wzrost przychodów to efekt wzrostu działalności utrzymaniowej o 8,2 mln zł, co z kolei wynikało z pozyskania nowych kontraktów. Jednocześnie zmniejszeniu uległy przychody z kontraktów budowlanych o 2,2 mln zł. Spadek przychodów z działalności budowlanej to rezultat

przedłużających się rozstrzygnięć w zakresie przetargów, a także efekt fazowości projektów budowlanych, gdzie w pierwszej kolejności realizowana jest faza projektowa. Należy spodziewać się, że dotychczas pozyskane kontrakty budowlane znajdą pozytywne odzwierciedlenie w wynikach działalności budowlanej PKP Telkol w 2018 roku.

Przychody ze sprzedaży za lata 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Przychody ze sprzedaży ogółem	26,5	32,5	6,0	22,6%
Kontrakty budowlane	9,5	7,3	-2,2	-23,2%
Działalność utrzymaniowa	17,0	25,2	8,2	48,2%

W 2017 roku koszty działalności operacyjnej wyniosły 43,4 mln zł i były o 8,9 mln zł wyższe niż w 2016 roku. Wyższe koszty obejmowały koszty zużycia materiałów i energii, usług obcych, ubezpieczeń społecznych, a także amortyzacji i wynagrodzeń. Z kolei niższe

koszty zanotowano w obszarze sprzedanych towarów i materiałów, pozostałych kosztów rodzajowych oraz podatków i opłat. Wyższe koszty to m.in. efekt wzrostu skali działalności, a także ujęcia kosztów rezerwy świadczeń dla pracowników. Koszty

rezerwy wynikają z przejścia działalności PKP Budownictwo przez PKP Utrzymanie, co rodzi konieczność objęcia pracowników przejmowanego podmiotu Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy spółki przejmującej.

Koszty działalności operacyjnej w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Koszty operacyjne ogółem	34,5	43,4	8,9	25,8%
Amortyzacja	1,3	1,4	0,1	7,7%
Zużycie materiałów i energii	3,7	11,9	8,2	221,6%
Usługi obce	7,5	9,8	2,3	30,7%
Podatki i opłaty	0,4	0,3	-0,1	-25,0%
Wynagrodzenia	11,7	11,8	0,1	0,9%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	2,8	7,1	4,3	153,6%
Pozostałe koszty rodzajowe	2,0	1,0	-1,0	-50,0%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	5,1	0,1	-5,0	-98,0%

Wynik na pozostałej działalności operacyjnej w 2017 roku był o 6,5 mln zł niższy niż w 2016 roku, co było rezultatem ujęcia nowych rezerw oraz odpisów aktualizujących. Opisane zdarzenia jednorazowe

miały na celu uporządkowanie Spółki przed planowanym przejściem. Dodatkowo na poziomie podatku dochodowego Spółka dokonała odpisu aktualizującego wartość aktywów z tytułu

odroczonego podatku dochodowego. W przypadku działalności finansowej Spółka poniosła koszty odsetek od posiadanych zobowiązań finansowych.

10.4 Majątek

Suma rzeczowych aktywów trwałych na koniec 2017 roku wyniosła 4,0 mln zł, co stanowiło 76,9% wartości majątku trwałego Spółki.

Pomimo spadku wartości o 0,6 mln zł r/r dominujący udział w strukturze rzeczowych aktywów trwałych stanowiły urządzenia techniczne i maszyny. Kolejnym istotnym

aktywem były środki transportu, których wartość również uległa zmniejszeniu na skutek odpisów amortyzacyjnych. Spadek długoterminowych rozliczeń międzyokresowych spowodowany był zmianą stanu aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego.

Aktywa trwałe w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	31.12.2016	31.12.2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Aktywa trwałe	9,3	5,2	-4,1	-44,1%
I. Wartości niematerialne i prawne	0,1	0,1	0,0	0,0%
II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego:	5,3	4,0	-1,3	-24,5%
1. Środki trwałe, z tego:	5,3	4,0	-1,3	-24,5%
a. Grunty	0,0	0,0	0,0	-
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	0,0	0,0	0,0	-
c. Urządzenia techniczne i maszyny	2,5	1,9	-0,6	-24,0%
d. Środki transportu	2,3	1,7	-0,6	-26,1%
e. Inne środki trwałe	0,5	0,4	-0,1	-20,0%
2. Środki trwałe w budowie	0,0	0,0	0,0	-
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie	0,0	0,0	0,0	-
III. Należności długoterminowe	0,1	0,9	0,8	800,0%
IV. Inwestycje długoterminowe	0,0	0,0	0,0	-
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	3,8	0,2	-3,6	-94,7%



10.5 Inwestycje

W 2017 roku Spółka zrealizowała nakłady inwestycyjne w kwocie 0,08 mln zł i były one niższe o 0,07 mln zł niż w 2016 roku. Dominującą pozycją wśród zrealizowanych zadań inwestycyjnych był zakup innych środków trwałych. Wydatki inwestycyjne w 2017 roku były związane głównie z wyposażeniem ekip budowlanych i zostały sfinansowane ze środków własnych.

Dla porównania w 2016 roku Spółka poniosła nakłady inwestycyjne w kwocie 0,15 mln zł i obejmowały one zarówno zakup innych środków trwałych, maszyn urządzeń, jak i wartości niematerialnych i prawnych. Nakłady inwestycyjne zostały poniesione na odtworzenie majątku.

Zestawienie wielkości nakładów inwestycyjnych poniesionych przez Spółkę w latach 2016–2017 (w mln zł)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017–2016	%
Inwestycje ogółem	0,15	0,08	-0,07	-46,7%
Budownictwo Inwestycyjne	0,00	0,00	0,00	-
Pozostałe inwestycje, w tym:	0,15	0,08	-0,07	-46,7%
Zakup maszyn i urządzeń	0,03	0,01	-0,02	-66,7%
Inne zakupy środków trwałych	0,11	0,06	-0,05	-45,5%
Wartości niematerialne i prawne	0,01	0,01	0,00	0,0%



10.6 Zatrudnienie

Stan zatrudnienia w dniu 31 grudnia 2017 roku wyniósł 187 osób i był o 8 osób niższy niż na koniec 2016 roku. W ślad za zatrudnieniem w osobach niższe było zatrudnienie przeciętne, które zmniejszyło się o dziewięć etatów. Niższy poziom zatrudnienia wynikał z prowadzonych procesów dostosowawczych oraz spadku przychodów w obszarze kontraktów budowlanych.

W Spółce najliczniejszą grupę stanowili pracownicy w wieku powyżej 55 lat. Grupa ta na koniec 2017 roku stanowiła 41,2% ogółu zatrudnionych. Drugą pod względem liczebności grupę tworzyli pracownicy w przedziale od 46–55 lat. Grupa ta stanowiła 37,9% ogółu zatrudnionych. Młodzi pracownicy w kategorii do 35 lat stanowili jedynie 8,6% ogółu zatrudnionych.

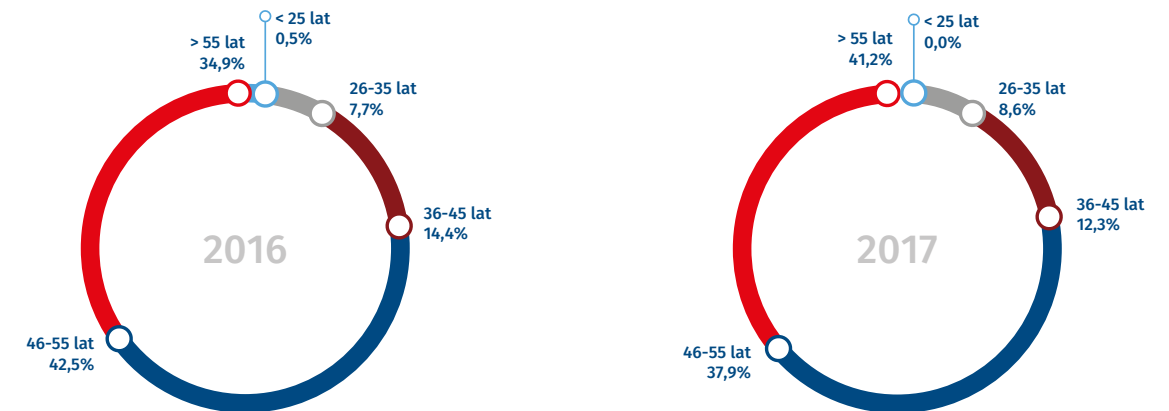
Zatrudnienie przeciętne w PKP Budownictwo w latach 2016–2017

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w okresie 12 m-cy (etaty)		Zmiana	
	2016	2017	2017-2016	%
Zatrudnienie ogółem	201	192	-9	-4,5%

Struktura zatrudnienia wg wieku na koniec roku 2016 i 2017 (w osobach)

Wyszczególnienie	2016	2017	Zmiana	
			2017-2016	%
<25	1	0	-1	-
26-35	15	16	1	6,7%
36-45	28	23	-5	-17,9%
46-55	83	71	-12	-14,5%
>55	68	77	9	13,2%
Zatrudnienie ogółem	195	187	-8	-4,1%

Struktura zatrudnienia wg wieku na koniec roku 2016 i 2017 (%)



10.7 Najważniejsze wydarzenia

- kwiecień**
 - ▶ Podpisanie umowy z PLK na świadczenie usług dzierżawy łączy telekomunikacyjnych i dostęp do elementów sieci telekomunikacyjnej oraz na wykonanie usług utrzymania w sprawności technicznej specjalistycznych urządzeń telekomunikacyjnych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego.
- maj**
 - ▶ Od maja do grudnia 2017 roku wprowadzony został dokument pn. „Strategia działalności PKP Telkol sp. z o.o. 2018–2022” wraz z modelem finansowym strategii na lata 2018–2022.
- czerwiec**
 - ▶ Realizacja zapisów porozumienia z TK Telekom. (Został podpisany aneks do umowy utrzymaniowej z TK Telekom. W ramach tej umowy PKP Budownictwo zapewnia utrzymanie sieci dostępowej, usług telekomunikacyjnych oraz zapewnia pewien zakres prac instalacyjnych.)
 - ▶ Podpisanie umowy z PLK na utrzymanie urządzeń radiowych (Została podpisana umowa utrzymaniowa z PKP PLK na 3 lata, w ramach tej umowy firma zapewnia usługi utrzymaniowe dla urządzeń radiołączności kolejowej użytkowanych przez PKP PLK, w tym radiotelefonów noszonych, przewoźnych, stacjonarnych oraz systemów dyspozytorskich).
- wrzesień**
 - ▶ Uczestnictwo w 12. Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO 2017 i mocna zapowiedź debiutu spółki PKP Telkol. Ze względu na zaawansowany proces łączenia spółki PKP Budownictwo ze spółką PKP Utrzymanie, przekaz reklamowy skierowany był w przyszłość. To nowa marka PKP Telkol, pod którą od stycznia 2018 roku występuje spółka łącząca obie kolejowe firmy telekomunikacyjne, była celem reklamy i akwizycji. W czasie targów marce PKP Telkol towarzyszyło hasło: „Łączymy kolej!”, które zostało pozytywnie odebrane przez odwiedzających stoisko Spółki.

W drugiej połowie 2017 roku z sukcesem przeprowadzono proces połączenia spółek PKP Utrzymanie Sp. z o.o. i PKP Budownictwo Sp. z o.o. (formalnie połączenie nastąpiło 3 stycznia 2018 roku). Ponadto przeprowadzono regulację wynagrodzeń, w ramach której podwyżką zostało objętych 96,5 % pracowników.



Spółeczna Odpowiedzialność Biznesu w Grupie PKP (CSR)

Spoleczna Odpowiedzialność Biznesu w Grupie PKP (CSR)

Podjęte przez Spółki Grupy PKP działania społeczne doskonale wpisują się w misję kolei pozostającej ważnym ogniwem narodowej gospodarki i środkiem transportu, który w istotny sposób zwiększa mobilność polskiego społeczeństwa. Wszystko, czego dokonują Spółki z Grupy PKP, wpisuje się w politykę tworzenia silnego państwa oferującego swoim mieszkańcom wysoką jakość usług publicznych i usprawniającego działanie gospodarki.

Pro publico bono

Spoleczne aspekty działalności prowadzonej przez daną organizację stają się coraz istotniejszymi elementem nowoczesnego zarządzania. Najważniejsze inicjatywy realizowane w Grupie PKP wspierają osiągnięcie celów biznesowych i pozwalają w odpowiedni sposób kształtować wizerunek polskiej kolei. Podjęte przez Spółki Grupy PKP działania społeczne doskonale wpisują się w misję kolei pozostającej ważnym ogniwem narodowej gospodarki i środkiem transportu, który w istotny sposób zwiększa mobilność polskiego społeczeństwa. Wszystko, czego dokonują Spółki z Grupy PKP, wpisuje się w politykę tworzenia silnego państwa oferującego swoim mieszkańcom wysoką jakość usług publicznych i usprawniającego działanie gospodarki. Kolejowe spółki działają także na rzecz zniwelowania różnic pomiędzy wielkimi miastami a mniejszymi ośrodkami oraz pomiędzy różnymi obszarami naszego kraju, które dotychczas były marginalizowane. Podjęte przez Grupę PKP działania w zakresie społecznej odpowiedzialności biznesu i ich efekty potwierdzają, że współczesną kolej tworzą nowoczesne organizacje ukierunkowane na zrównoważony rozwój.

Prospołeczne podejście Spółek z Grupy PKP do prowadzonej działalności widoczne jest m.in. w sposobie realizowania inwestycji. Kupowany i modernizowany tabor kolejowy charakteryzuje się dużą energooszczędnością i niską inwazyjnością w stosunku do środowiska naturalnego. Mniejszym zużyciem energii odznaczają się także modernizowane i nowobudowane dworce kolejowe. W przypadku inwestycji budowlanych, w ramach których modernizowane są dworce i stacje kolejowe, perony oraz piesze ciągi komunikacyjne, priorytetową kwestią jest przystosowanie obiektów do potrzeb wszystkich grup podróżnych, a w szczególności osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Poza technicznym dostosowaniem budynków i innych obiektów infrastruktury do potrzeb pasażerów o zmniejszonej mobilności, takich jak np.: instalacja wind i schodów ruchomych, ścieżek prowadzących dla osób niewidomych i niedowidzących, przystosowanie toalet, instalacja pętli indukcyjnych, map dotykowych czy zapewnienie odpowiedniego oznakowania, podróżni otrzymują możliwość skorzystania z asysty pracowników oraz narzędzia pozwalające łatwiej zaplanować podróż



na wszystkich jej etapach. Bardzo duże znaczenie w obszarze bezpieczeństwa na kolei mają także inwestycje realizowane przez PLK, w ramach których część przejazdów kolejowo-drogowych zastępowana jest skrzyżowaniami bezkolizyjnymi – budowane są wiadukty i tunele. O tym, jak duże znaczenie dla kolejarzy mają kwestie związane z CSR, świadczy fakt, że w strukturach Grupy istnieje Fundacja Grupy PKP, która prowadzi działalność społecznie użyteczną i dobroczynną. Nadrzędnym celem Fundacji jest efektywne rozwiązywanie problemów społecznych, a Spółki Grupy PKP systematycznie przeznaczają część wypracowanego dochodu na realizowane przez nią zadania. Misją Fundacji jest pogłębianie wiedzy i świadomości w zakresie bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego, promowanie nowych technologii i innowacji dla kolejnictwa, ochrona dóbr kolejowych o wartości historycznej i artystycznej, a także wspieranie środowisk związanych z koleją. Działania Fundacji koncentrują się w sześciu obszarach: bezpieczna kolej, edukacja dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa i ekologii, pomoc w realizacji innowacyjnych projektów na

kolei, zmiana postaw wobec środowiska naturalnego, pielęgnowanie tradycji kolejowej i udzielanie wsparcia stowarzyszeniom działającym na rzecz kolei oraz wolontariat pracowniczy. W 2017 roku Fundacja Grupy PKP realizowała 17 różnych projektów związanych m.in. z aktywizacją osób starszych czy przeciwdziałaniem wykluczeniu społecznemu osób z niepełnosprawnością. Dodatkowo Fundacja udzieliła finansowego wsparcia wybranym osobom fizycznym i prawnym, które zwróciły się o pomoc bezpośrednio do Fundacji lub poprzez Spółki Grupy PKP. Darowizny przekazane były przede wszystkim na wsparcie osób z problemami zdrowotnymi, dofinansowanie działań z zakresu pielęgnowania tradycji kolejowej oraz na pomoc dla poszkodowanych w związku z nawałnicami, które przeszły nad Polską i dotknęły kilka tysięcy rodzin, w tym także kolejarzy i ich bliskich. Inicjatywy charytatywne podejmowane są także przez samych pracowników spółek kolejowych. Dobrym przykładem jest udział pracowników PKP S.A. w charytatywnym Biegu Firmowym. W 2017 roku pobiegło 70 osób, czyli o ponad 400% więcej w stosunku do 2016 roku. Dochód

z akcji został przekazany na rzecz dzieci z niepełnosprawnością – podopiecznych Fundacji Everest. W maju 2017 roku reprezentanci kolejowej spółki zmierzili się z wymagającą trasą Runmaggedonu oraz wystartowali w Europejskiej Rywalizacji Rowerowej, podczas której udało im się zająć 2. miejsce w klasyfikacji firm na terenie Krakowa. We wrześniu, w charytatywnym biegu Poland Business Run, organizowanym w ośmiu polskich miastach, wzięli udział m.in. pracownicy PKP S.A. i PKP CARGO. Narodowy przewoźnik towarowy od kilku lat realizuje projekt „Firma Przyjazna Bieganiu”, który opiera się na dwóch filarach: sportowym i pomocowym. W 2017 roku, już po raz trzeci, PKP S.A. zostały wyróżnione w raporcie „Odpowiedzialny biznes w Polsce 2016. Dobre praktyki”, który stanowi największy w Polsce przegląd działań biznesu społecznie odpowiedzialnego. 30 marca 2017 roku ogłoszona została 15. jubileuszowa edycja raportu prezentująca najlepsze działania 180 firm w zakresie społecznej odpowiedzialności biznesu, wśród których znalazła się także spółka PKP CARGO.

Bezpieczna kolej



Bezpieczeństwo podróży to jeden z głównych priorytetów Grupy PKP. Przeszkolony personel Spółek Grupy PKP stale podejmuje działania, dzięki którym pasażerowie podróżują komfortowo i bezpiecznie. Na każdym etapie podróży mogą liczyć na profesjonalną pomoc ze strony załóg konduktorskich, obsługi kas biletowych i punktów informacyjnych oraz pracowników ochrony dworca. Pomoc ta obejmuje również sytuacje związane z zagrożeniem życia lub zdrowia. Z zasadami udzielania pierwszej pomocy zaznajomiony jest każdy pracownik ochrony, pełniący obowiązki na dworcu kolejowym należącym do PKP S.A. Odpowiednie szkolenia dla swoich pracowników w tym zakresie organizują również PKP Intercity i SOK. Zajęcia odbywają się w formie teoretycznej i praktycznej. Zakres tematyczny obejmuje m.in. takie zagadnienia jak ocena stanu poszkodowanego, pomoc w razie urazów, złamań, oparzeń, czy omdlenia. Funkcjonariusze uczą się też, jak prawidłowo przeprowadzić resuscytację i obsłużyć defibrylator. Szkolenia z zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej przeszli też pracownicy drużyn konduktorskich PKP Intercity podczas kursów prowadzonych przez ratowników medycznych. Na coraz większej liczbie dworców instalowane są profesjonalne defibrylatory.

Grupa PKP wiele uwagi poświęca bezpieczeństwu na przejazdach i przejściach kolejowych. W 2017 roku odbyła się kolejna edycja prowadzonej od 2005 roku kampanii społecznej „Bezpieczny przejazd” pod hasłem „Szlaban na ryzyko!” (wcześniej „Bezpieczny przejazd” z hasłem „Zatrzymaj się i żyj!”), której inicjatorem i koordynatorem są PLK, a do akcji przyłączają się Spółki z Grupy PKP i wiele innych podmiotów z branży transportowej. Kampania społeczna ma na celu uświadomienie użytkownikom dróg (kierowcom, pieszym, rowerzystom), w tym uczniom szkół podstawowych i gimnazjów, jak wielkie znaczenie ma zachowanie ostrożności podczas pokonywania przejazdów kolejowych. W 2017 roku 13. edycja kampanii „Bezpieczny przejazd” odbyła się pod patronatem honorowym Ministerstwa Infrastruktury.

W 2017 roku Fundacja Grupy PKP reprezentowała Polskę w czasie 9. edycji Światowego Dnia Bezpieczeństwa na Przejazdach Kolejowo-Drogowych (International Level Crossing Awareness Day), zorganizowanej przez Międzynarodowy Związek Kolei (Union Internationale des Chemins) i Stowarzyszenia Kolei Kanadyjskich (Railway Association of Canada). Ważnym tematem poruszonym podczas konferencji było rozkojarzenie, które jest uznawane za jedną z głównych przyczyn kolizji na przejazdach kolejowo-drogowych. Podczas Międzynarodowego Dnia Dziecka Fundacja Grupy PKP przeprowadziła zajęcia edukacyjne dla dzieci z podstaw programowania ruchu kolejowego, z naciskiem na ruch na przejazdach kolejowo-drogowych. Bezpieczeństwo w ruchu drogowym dotyczy wszystkich, zarówno pieszych jak i kierowców, dzieci i dorosłych, dlatego zdaniem Fundacji od najmłodszych lat warto uświadamiać najmłodszych, jak należy poprawnie zachowywać się na drodze. Pierwsze wydarzenie, przeprowadzone wspólnie z Urzędem Komunikacji Elektronicznej i Stacją Muzeum, polegało na organizacji zabawy dla dzieci niedostosowanych. Uczestnicy poznali

podstawy programowania w intuicyjnym języku Scratch oraz mieli okazję zwiedzić zbiory znajdujące się w Stacji Muzeum. Drugie wydarzenie odbyło się w siedzibie Fundacji Grupy PKP, gdzie przygotowane zostały warsztaty programistyczne z wykorzystaniem interaktywnej makiety drogowo-kolejowej „Inteligentne Miasto”. Podczas wspólnej zabawy dzieci poznały tajniki programowania i mogły zobaczyć, jak powinien prawidłowo funkcjonować przejazd kolejowo-drogowy oraz zaprogramować jego automatyczne zamknięcie przed nadjeżdżającym pociągiem. Działania edukacyjne dla dzieci realizowała także spółka PKP SKM. Projekt „PKP SKM dla najmłodszych” był skierowany do dzieci uczęszczających do przedszkoli i szkół podstawowych. Celem projektu było zapoznanie dzieci z zasadami bezpieczeństwa w ruchu kolejowych oraz ukształtowanie pozytywnych zachowań i nawyków przyszłych użytkowników komunikacji kolejowej.

Innym przykładem kampanii edukacyjnej była akcja „Bezpieczne wakacje” zorganizowana w sześciu polskich miastach przez PKP S.A. i Państwową Straż Pożarną, w ramach której na dworcach kolejowych prowadzone były szkolenia z zakresu udzielania pierwszej pomocy i korzystania z automatycznego defibrylatora (AED). Każda z osób odwiedzających przygotowane stoiska uzyskała informacje dotyczące bezpiecznego zachowania w różnych sytuacjach. Akcji towarzyszył szereg atrakcji dla dzieci.

Ukoronowaniem działań Fundacji Grupy PKP w obszarze edukowania dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym było przyznanie jej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wyróżnienia w ramach 2. edycji konkursu „Kultura Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym”. Dzięki działaniom Fundacji, podczas spotkań i wycieczek po obiektach kolejowych oraz podczas przejazdów pociągami blisko 3,5 tys. uczniów mogło w praktyce poznać zasady bezpiecznego zachowania.



Z myślą o przyszłych pokoleniach

W 2017 roku Fundacja Grupy PKP rozpoczęła projekt „Edukacja kolejowa”, w ramach którego zorganizowane zostaną konkursy mające na celu wyłonienie najwybitniejszego przedstawiciela z grona uczniów, kadry nauczycielskiej oraz studentów, a także promocja innowacyjnych technicznie i logistycznie rozwiązań z dziedziny kolejnictwa.

Projekt ten został zaprezentowany w Dniu Kariery podczas Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO w Gdańsku – jednej z największych w Europie imprez branżowych. Inauguracji projektu towarzyszyła debata na temat luki pokoleniowej na polskich kolejach, w której wzięli udział przedstawiciele Spółek Grupy: PKP Intercity, PKP S.A., PLK, PKP CARGO, Fundacji Grupy PKP oraz Urzędu Transportu Kolejowego. W debacie poruszono podstawowe założenia kampanii „Edukacja kolejowa”.

Miała ona na celu ukazać kolej jako miejsce dla innowacji i ich twórców, ludzi młodych. Prelegenci przedstawili także ofertę staży i stypendiów, z której mogą skorzystać zarówno uczniowie techników kolejowych, jak i studenci. W spotkaniu uczestniczyli uczniowie szkół kolejowych, którzy następnie odwiedzili stoiska spółek i wzięli udział w warsztatach edukacyjnych. Współpracę z placówkami edukacyjnymi realizowały także poszczególne Spółki z Grupy PKP, m.in. PKP Intercity. W 2017 roku, podobnie jak w latach poprzednich, Spółka ta kontynuowała współpracę ze szkołami średnimi technicznymi w ramach szeroko pojętego „employer brandingu”, w tym działań związanych z promocją zawodów kolejowych i odrodzenia szkolnictwa na kolejowych kierunkach. Spółka zawarła sześć nowych umów o współpracy ze szkołami ponadgimnazjalnymi, a łącznie

ma już zawartych 14 takich porozumień. W ubiegłym roku przewoźnik uruchomił program stypendialny i przyznał stypendia 23 uczniom. Z programu mogą skorzystać uczniowie wybranych szkół średnich technicznych osiągający najlepsze wyniki, którzy zainteresowani są późniejszym podjęciem pracy w PKP Intercity. W ramach programu uczniom wypłacane są każdego miesiąca stypendia wspierające ich w procesie kształcenia. W 2017 roku PKP Intercity rozpoczęły również współpracę ze szkołami w zakresie dualnego systemu kształcenia – precyzowania ram programowych nauczania oraz realizowania praktycznej nauki zawodu. Spółka podpisała w tym zakresie listy intencyjne z trzema szkołami. Kształcenie dualne polegać będzie przede wszystkim na współorganizowaniu przez PKP Intercity praktycznej nauki zawodu dla uczniów wybranych szkół średnich.

Chronimy środowisko naturalne

Kolej jest bezpieczna i przyjazna środowisku naturalnemu, a jej rozwijanie doskonale wpisuje się w ideę zrównoważonego transportu. Inwestycje Spółek Grupy PKP mają na celu wdrażanie rozwiązań pozwalających zaoszczędzić energię (budownictwo, konstrukcja pojazdów kolejowych), a także zmniejszać emisję zanieczyszczeń oraz hałasu. Beneficjentami stosowanych rozwiązań są lokalne społeczności, które zyskują lepszą jakość życia. Ważnym działaniem jest promowanie kolei jako ekologicznego środka transportu i dobrej alternatywy dla samochodu. Stąd też Spółki z Grupy PKP włączyły się m.in. w obchody Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, którego najbardziej rozpoznawalną częścią jest „Dzień bez samochodu”. Ciekawą inicjatywą jest realizowany przez

spółkę PKP LHS program działań proekologicznych, który koncentruje się na minimalizowaniu wpływu eksploatacji linii kolejowej na przyrodę Roztoczańskiego Parku Narodowego. Podejmowane wspólnie z dyrekcją parku działania mają na celu prowadzenie badań naukowych i popularyzowanie oraz szerzenie świadomości ekologicznej wśród okolicznych mieszkańców. W ramach projektu powstał raport pilotażowych badań hałasu komunikacyjnego w Roztoczańskim Parku Narodowym w aspekcie wpływu na awifaunę. Badania i publikacja były współfinansowane ze środków spółki PKP LHS w ramach środowiskowego projektu edukacyjnego „Aktywne Roztocze”. Drugą inicjatywą było sprzątanie Roztoczańskiego Parku Narodowego w ramach wolontariatu pracowniczego Spółki.

Dumni z tradycji

Polskie Koleje Państwowe, a zatem i Spółki wchodzące dziś w skład Grupy PKP, to organizacja z ponad 90-letnią tradycją. Kolejarze zawsze angażowali się w sprawy ważne dla Polski: uczestniczyli w wojnach i powstaniach, walczyli z okupantami, wspierali formacje wojskowe oraz ludność cywilną. Ale przede wszystkim pozostawali w służbie społeczeństwu i narodowej gospodarce. Historia kolei na terenie Polski sięga jeszcze XIX wieku, a etos pracy na kolei kształtował się od początku jej istnienia, szczególnie zyskując na znaczeniu po odrodzeniu się państwa polskiego. Pamiętając o tradycji i inspirując się dorobkiem poprzednich pokoleń, łatwiej jest stworzyć kolej nowoczesną, konkurencyjną i dobrze zarządzaną. Tradycja zobowiązuje, więc dziś pielęgnują ją pracownicy z różnych Spółek oraz Fundacja Grupy PKP, której jednym z celów jest właśnie ochrona kolejowego dziedzictwa.

Chcąc wzmocnić etos pracy wśród samych kolejarzy i przedstawić dobre wzorce najmłodszym pokoleniom pracowników Grupy PKP, w 2017 roku PKP S.A. zorganizowała kampanię wizerunkową „Pasja Kolejnych Pokoleń”. W kampanii wzięło

udział 23 pracowników z dziesięciu Spółek Grupy PKP. Każdy z nich podzielił się swoimi zainteresowaniami i opowiedział o tym, w jaki sposób rozpoczął swoją przygodę z koleją. Bohaterami kampanii byli przedstawiciele różnych zawodów, m.in. dyżurny ruchu, kierownik pociągu, torowista, brygadzysta, odprawiacz pociągów, maszynista, zawiadowca, komisarz odbiorczy czy dyspozytor. Wśród nich znaleźli się menedżerowie i specjaliści, osoby w różnym wieku i z różnym stażem pracy, kobiety i mężczyźni: wszyscy pełni pasji do pracy, do realizacji swoich marzeń. Głównym elementem kampanii była profesjonalna sesja fotograficzna, dzięki której powstały plakaty prezentujące uczestników na dworcach i stacjach kolejowych. Każdy plakat zawierał także krótką informację o pracowniku: jego profesji, codziennych obowiązkach oraz pasjach, często związanych właśnie z koleją.

PKP S.A. wraz z Fundacją Grupy PKP współfinansuje działalność należącej do samorządu województwa mazowieckiego Stacji Muzeum (dawnego Muzeum Kolejnictwa). Grupa PKP bierze udział w rozwoju Stacji Muzeum poprzez udzielanie wsparcia

finansowego (w formie darowizn) oraz merytorycznego. Ważną rolę w ochronie kolejowych zabytków techniki ogrywa także spółka PKP CARGO, która od kilkunastu lat utrzymuje historyczny tabor kolejowy w skansenie w Chabówce (najliczniejszą w Polsce kolekcję zabytkowych pojazdów kolejowych) oraz wspólnie z wielkopolskimi jednostkami samorządu terytorialnego współfinansuje działalność ponad 100-letniej parowozowni w Wolsztynie, która od 1 stycznia 2017 roku posiada status instytucji kultury. PKP CARGO, pełniąc funkcję mecenasa zabytków techniki kolejowej, organizuje m.in.: „Parowozjadę” – doroczne wydarzenie z udziałem czynnych parowozów przyciągające tysiące miłośników kolei z Polski i z zagranicy oraz „Lato z Parowozami” – program edukacyjny adresowany do dzieci i całych rodzin, w którym poprzez zabawę i edukację popularyzowana jest wiedza o dawnej i współczesnej kolei (realizowany jest on w Chabówce, w Stacji Muzeum oraz w parowozowniach: Wolsztyn, Jarocin i Skierniewice). Wspólnie z samorządem województwa małopolskiego organizowane są także przejazdy pociągami retro na trasie Chabówka – Nowy Sącz. W 2017 roku skorzystało z nich 11 tys. podróżnych. Część parowozów w Chabówce utrzymywana jest w stanie czynnym. Prowadzą one pociągi turystyczne po najbardziej malowniczych trasach Małopolski. W ciągu roku w podróżach pociągami retro uruchamianymi przez Skansen skorzystało około 22 tys. osób, a samą placówkę odwiedziło około 30 tys. osób.

PKP CARGO zorganizowało w Senacie RP

ogólnopolską konferencję poświęconą ochronie zabytków kolejowych w Polsce oraz możliwościom ich adaptacji do nowych funkcji, postulując utworzenie Narodowego Muzeum Kolejnictwa. Spółka aktywnie uczestniczyła w posiedzeniach senackiego zespołu ds. zabytków kolejnictwa, których celem było wypracowanie właściwych rozwiązań legislacyjnych służących rozwojowi kolei muzealnych i turystycznych. Inną godną uwagi inicjatywą jest przywracanie przez PKP CARGO historycznych barw wybranym lokomotywowo kursującym na co dzień pod szyldem tego przewoźnika. Ochronę zabytków techniki prowadzą także PLK, przekazując różnym instytucjom niewykorzystywane urządzenia kolejowe. Zachowane przedmioty stają się atrakcjami wystaw i pretekstem do edukacji na temat historii techniki. Dzięki współpracy PLK z samorządami, szkołami i jednostkami kulturalno-oświatowymi, wystłozony tabor oraz elementy infrastruktury kolejowej zyskują drugie życie. W 2017 roku zabytkowe urządzenia przekazano m.in. organizacjom z Chojnic, Braniewa, Zielonej Góry i Lubaczowa. W 2017 roku aktywności związane z ochroną kolejowego dziedzictwa dla przyszłych pokoleń prowadziła także Fundacja Grupy PKP, wspierając środowiska mające kompetencje i doświadczenie w prowadzeniu działań z zakresu pielęgnowania tradycji, historii i kultury kolejnictwa. Przykładowo, na wniosek Społecznego Komitetu Odbudowy, Fundacja wsparła prace polegające na odbudowie części pomnika nagrobnego Mogiły Kolejarzy z Gozdowa. Górna

i dolna część pomnika zostały obłożone granitem, wmurowano tablicę pamiątkową oraz nałożono na każdy grób płytę granitową z tabliczką opatrzoną imieniem i nazwiskiem. Pracownicy Spółek Grupy PKP wzięli także udział w akcji pracowniczej zorganizowanej przez Fundację polegającej na uprzątnięciu grobów kolejarzy na cmentarzu w Żukowie koło Milanówka. W kwaterach spoczywa kilkudziesięciu pensjonariuszy Domu Wystłozonego Kolejarza.

1 sierpnia 2017 roku PKP S.A. zostały oficjalnym partnerem obchodów rocznicy Powstania Warszawskiego, a Fundacja Grupy PKP rozpoczęła współpracę z Muzeum Powstania Warszawskiego. Polskie Koleje Państwowe oddały hołd walczącym o Warszawę powstańcom, wśród których było bardzo wielu kolejarzy, walczących m.in. w szeregach Batalionu Parasol. Nieco później, we wrześniu, kolejarze oddali hołd poległym bohaterom, biorąc udział w uroczystościach ponownego pochówku ekshumowanych żołnierzy września 1939 roku, wśród których byli także dwaj pracownicy kolei. Ceremonia odbyła się w 78. rocznicę bitwy pod Dobrzykowem. Po trwającym dziewięć miesięcy etapie kompletowania zgód formalnych, w lipcu br. rozpoczęto prace na cmentarzu, które zakończyły się ostatecznym ekshumowaniem 13 odnalezionych ciał, w tym 11 żołnierzy oraz dwóch pracowników PKP (jednoznacznie wskazywały na to granatowe mundury, charakterystyczne czapki i guziki).



Promocja zdrowia

Kolejarze bardzo chętnie angażują się także w honorowe krwiodawstwo. W 2017 roku, poza prężną działalnością zakładowych klubów honorowych dawców krwi, odbyła się także akcja „Kolej na Ciebie – uratuj życie!”, w ramach której przed wybranymi 10 dworcami można było oddać krew lub zarejestrować się jako potencjalny dawca szpiku kostnego. Akcja ta miała na celu nie tylko promowanie honorowego krwiodawstwa i dawstwa szpiku kostnego, ale również zwiększenie świadomości w zakresie ochrony zdrowia. Wydarzenia zorganizowano na dworcach: Warszawa Zachodnia, Wrocław Główny, Szczecin Główny, Kraków Główny, Gdańsk Główny, Bydgoszcz Główna, Opole Główna, Rzeszów Główny, Łódź Fabryczna i Gdynia Główna. Przed każdym z budynków pojawiły się specjalne krwiobusy, w których można było oddać krew. Przy odrębnych stanowiskach wolontariusze DKMS rejestrowali natomiast potencjalnych dawców szpiku. Działaniom towarzyszyła specjalna akcja promocyjna.

Przygotowane wcześniej spoty wyświetlane były w pociągach PKP Intercity i na monitorach przy kasach biletowych. Na dworcach można było znaleźć plakaty oraz ulotki informujące i zachęcające do udziału w wydarzeniu. W ramach akcji udało się zebrać niemal 69 litrów krwi. Zarejestrowało się również 95 potencjalnych dawców szpiku. Organizatorami akcji były Fundacja Grupy PKP, Spółki Grupy PKP, Fundacja DKMS, Narodowe Centrum Krwi, Centrum Poltransplant, Niezależne Zrzeszenie Studentów, spółka PKS Polonus i Kolejarska Służba Krwi. Patronat nad akcją objęły Ministerstwo Infrastruktury oraz Ministerstwo Zdrowia.

W 2017 roku spółki kolejowe wspólnie z Fundacją Grupy PKP włączyły się w akcję rejestracji potencjalnych dawców szpiku i komórek macierzystych organizowaną przez Fundację DKMS. Akcja pod hasłem „Kolej na podróż po zdrowie i życie” zaplanowana została na siedmiu największych dworcach kolejowych w Polsce.

niepełnosprawnościami w czasie podróży pociągiem. W poradniku zawarte są wskazówki i porady dotyczące mile widzianych zachowań w kontakcie z niewidomymi pasażerami czy osobami poruszającymi się na wózku inwalidzkim. Publikacja została także udostępniona na stronie internetowej Spółki oraz w Centrach Obsługi Klienta w całym kraju. Dodatkowo o uniwersalnych zasadach dobrych manier przypominają slajdy wyświetlane na ekranach w pociągach i przy kasach.

Działania Fundacji Grupy PKP to także odpowiedź na potrzebę wsparcia osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Zainicjowany w 2017 roku, realizowany w ramach partnerskiej współpracy z Państwowym Funduszem Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych projekt „Widzialni. Pełnosprawni” opiera się na kompleksowym podejściu do problematyki ich aktywizacji. Przedsięwzięcie to objęło m.in. szkolenia dla pracodawców, wolontariuszy i osób z niepełnosprawnością. W przyszłości będą

one mogły znaleźć pracę w Spółkach Grupy PKP. Głównym celem towarzyszącej projektowi kampanii społecznej było dotarcie do szerokiego grona odbiorców i uwrażliwienie ich na sytuację osób z niepełnosprawnością, a także pokazanie, że mogą być one pełnoprawnymi pracownikami. Z tym celem związany był również kolejny etap projektu Fundacji, który skierowany był do kadry kierowniczej Spółek Grupy PKP. Podczas szkolenia jej przedstawiciele dowiedzieli się, jak usprawnić system, by móc zapewnić osobom z niepełnosprawnością jeszcze lepsze warunki pracy. Drugi etap kampanii miał na celu zwiększenie

zatrudnienia osób z niepełnosprawnością w Spółkach Grupy PKP. Od lipca do grudnia 2017 roku, na wybranych dworcach kolejowych, odbyły się happeningi, dzięki którym pracownicy Fundacji oraz wolontariusze dotarli z przekazem do tysięcy osób, bezpośrednio z nimi rozmawiając i mówiąc o problemie niskiego zatrudnienia. Podczas spotkań podróżni mogli także porozmawiać z osobami z niepełnosprawnością, które przybliżyły swoją sytuację, pokazując z jakimi wyzwaniem mierzą się na co dzień. Fundacja Grupy PKP pomagała także ośrodkowi w Łącku, do którego na turnusy rehabilitacyjne przyjeżdżają

niepełnosprawne dzieci z ubogich rodzin kolejarskich i domów pomocy społecznej. Rokrocznie w czasie wakacji odpoczywa tam około setki dzieci. Większość życia spędzają one w szpitalach, dlatego właśnie tak ważne jest umożliwienie im spędzenia czasu na łonie natury i zmiany klimatu. Fundacja aktywizuje pracowników Grupy PKP do pomocy przy pracach naprawczych w ośrodku, a dzięki pomocy darczyńców zbierane są potrzebne środki i materiały. Wsparcia ośrodkowi w Łącku udzieliła także spółka PKP LHS.

Przeciwko wykluczeniu

Jednym z celów Grupy PKP jest walka z wykluczeniem i tworzenie dobrych warunków podróżowania dla wszystkich grup pasażerów. Likwidowanie barier w dostępie do kolei realizowane jest przede wszystkim poprzez programy inwestycyjne spółek kolejowych, ale podejmowane są także inne działania mające na celu wyrównywanie szans.

W 2017 roku PKP Intercity na swojej stronie internetowej zmieściły wyszukiwarkę składów dostosowanych do potrzeb podróżnych z niepełnosprawnościami oraz rozbudowały zakładkę z niezbędnymi informacjami dla tej grupy pasażerów: od zgłoszenia chęci podróży, organizacji przejazdu indywidualnego lub grupowego, zakresu asysty po opis taboru. Narodowy przewoźnik wspólnie z Fundacją Integracja przygotował także publikację obejmującą tematykę *savoir-vivre*'u wobec osób z niepełnosprawnością. Broszura jest zbiorem ilustracji, które przedstawiają m.in. sceny z osobami z różnymi





Badania jako element zarządzania jakością świadczonych usług

Badania jako element zarządzania jakością świadczonych usług

Najważniejszym działaniem w ciągu ostatnich lat w zakresie badań społecznych w Grupie PKP są cyklicznie przeprowadzane badania satysfakcji Klientów w stałym

standardzie metodologicznym, dotyczące różnorodnych aspektów działalności Spółek Grupy. Badania tego typu dotyczą nie tylko kluczowych Klientów Grupy PKP,

czyli pasażerów PKP Intercity oraz użytkowników dworców PKP S.A., ale także pracowników wybranych Spółek.

Standard metodologiczny badań satysfakcji Grupy PKP

Kluczowym etapem w badaniach satysfakcji, wyznaczanym przez standard metodologiczny Grupy PKP, jest identyfikacja punktów kontaktu z badaną grupą, które są czynnikami budującymi satysfakcję. Na etapie realizacji badań czynniki te stanowią trzon używanych narzędzi badawczych korespondujących z metodologią CSAT (*Customer Satisfaction*). Podczas realizacji terenowej respondenci określają poziom swojego zadowolenia w odniesieniu do szczególnych czynników, natomiast na etapie analitycznym poziom zadowolenia z tych czynników odnoszony jest do satysfakcji ogólnej. Tego typu procedura analityczna pozwala nie tylko przyjrzeć się samemu

poziomowi satysfakcji z perspektywy różnych aspektów świadczonych usług (czynników), ale także stworzyć ich ranking ważności wskazujący, które z nich najbardziej wpływają na satysfakcję ogólną badanej grupy.

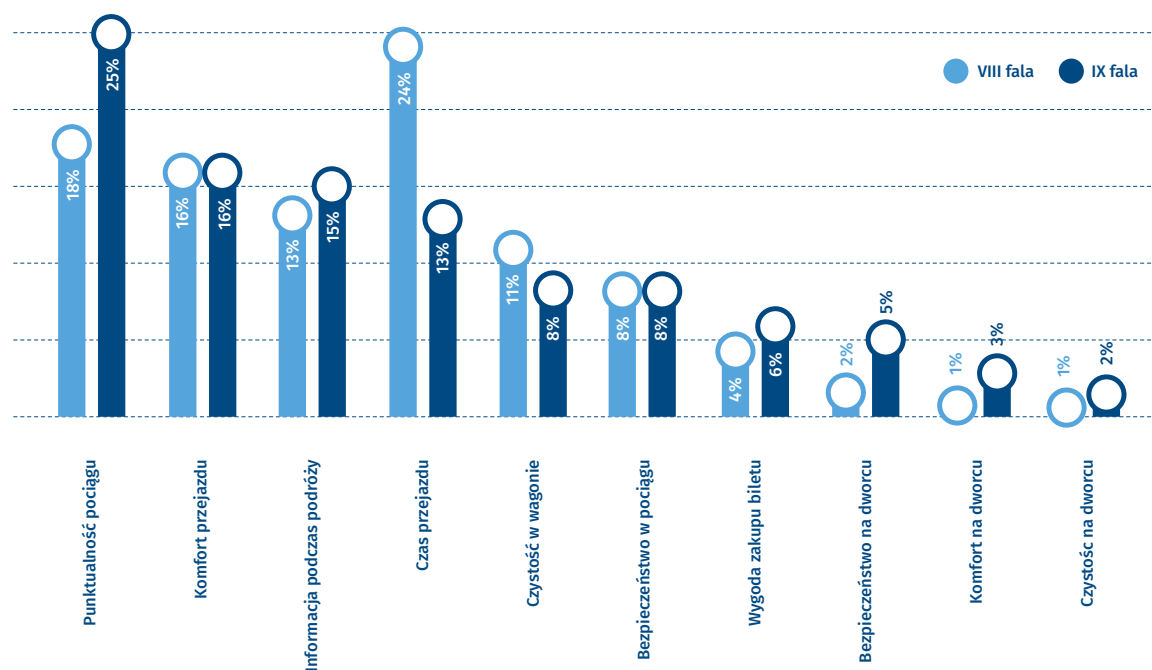
Na ostatnim etapie analitycznym możliwe jest także zestawienie zdiagnozowanych poziomów satysfakcji z poszczególnych aspektów doświadczenia z ich pozycją w rankingu wpływu na satysfakcję ogólną. Dzięki temu możliwe jest zidentyfikowanie tych aspektów doświadczenia, które w pierwszej kolejności wymagają interwencji.

Badania klientów jako forma pozyskiwania informacji zwrotnej

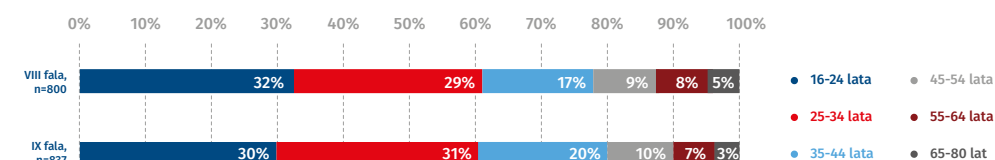
Najlepszym przykładem projektu badawczego, wykorzystującego wspomniany wyżej standard, jest „Badanie satysfakcji z podróży w pociągach PKP Intercity”. W 2017 roku obiektem szczególnego zainteresowania analitycznego w tym procesie badawczym byli pasażerowie pociągów TLK oraz IC, w przypadku których kluczowe jest zapewnienie przewidywalnego standardu podstawowego usług. W porównaniu do poprzedniej fali badania

zaobserwowano zasadniczą zmianę w rankingu ważności poszczególnych czynników satysfakcji. W poprzednim pomiarze najważniejszym czynnikiem budującym satysfakcję był czas przejazdu pociągu, natomiast w kolejnej edycji była to przede wszystkim punktualność. Oznacza to, że na poziom zadowolenia klienta po odbytej podróży najbardziej wpływa fakt punktualnego odjazdu i przyjazdu pociągu na dworzec.

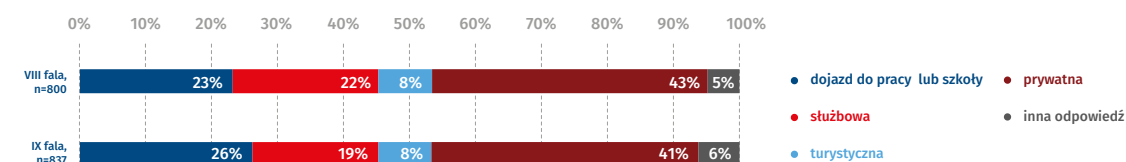
Ważność poszczególnych aspektów satysfakcji z podróży wśród pasażerów TLK oraz IC w odniesieniu do rankingu z poprzedniej fali badania



Wiek pasażerów TLK i IC w porównaniu do poprzedniej fali badania



Cele podróży pasażerów TLK i IC w porównaniu do poprzedniej fali badania



Oprócz badań realizowanych w pociągach, Grupa PKP prowadzi także projekty badawcze samodzielnie, z wykorzystaniem własnych kompetencji, standardów metodologicznych oraz dostępnych narzędzi.

Pozwala to znacząco oszczędzić czas procesu badawczego oraz przede wszystkim drastycznie obniża koszty uzyskania danych. Dobrym przykładem tego typu procesów w 2017 roku były badania mające na celu

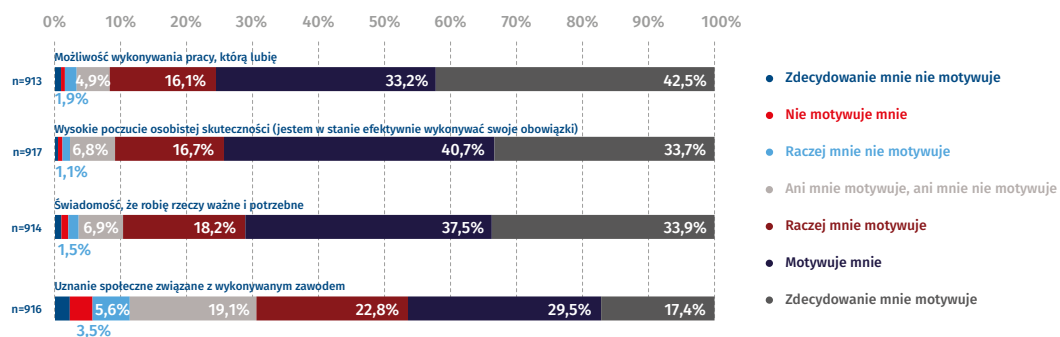
optymalizację graficzną stron PKP Intercity oraz badanie satysfakcji dotyczące magazynu pokładowego „W Podróż z PKP Intercity”.

Badania pracowników jako narzędzie optymalizacji procesów w przedsiębiorstwie

Przykładem procesu badawczego w roku 2017, którego przedmiotem byli pracownicy, jest „Badanie motywacji i satysfakcji pracowników PKP S.A.". Był to proces przeprowadzony z wykorzystaniem narzędzi i kompetencji własnych PKP S.A. Badania pracowników cieszą się w Grupie PKP dużym zainteresowaniem, co skutkuje dobrą frekwencją w badaniach. W roku 2017 w badaniu pracowników PKP S.A. wzięło udział ponad 900 osób. Respondenci mieli możliwość wyrazić swoją opinię zarówno w pytaniach ilościowych (np. określając poziom satysfakcji z różnych aspektów

warunków pracy lub oznaczając czynniki budujące ich motywację), jak i w pytaniach jakościowych, gdzie mogli spontanicznie opisać najważniejsze ich zdaniem wyzwania w realizacji długoterminowych celów w Spółce oraz określić swoje oczekiwania względem pracodawcy. Budujący jest fakt, iż pracownicy cenią atmosferę i wsparcie na jakie mogą liczyć w swoich zespołach zadaniowych oraz mają wyraźne poczucie społecznego znaczenia wykonywanej pracy, za czym idzie identyfikacja z misją przedsiębiorstwa.

Ocena czynników motywujących pracowników PKP S.A. w obszarze codziennej pracy (skala 7-stopniowa)



Podsumowanie

Szanowni Państwo,

skuteczność działań kolejarzy ze Spółek Grupy PKP można oceniać według różnych kryteriów, ale najprostszą formą jej wyrazu są zaprezentowane na łamach raportu rocznego wyniki finansowe. Rok 2017 Grupa PKP zakończyła zyskiem wynoszącym 652 mln zł. Dla porównania, skonsolidowany zysk w 2016 roku wyniósł 170 mln zł. O rosnącej konkurencyjności i umocnieniu pozycji Grupy PKP świadczą także wyniki przewozowe osiągnięte przez przewoźników pasażerskich i towarowych. W porównaniu do 2016 roku przychody przewozowe operatorów pasażerskich wzrosły o ponad 161 mln. Za taki wynik odpowiada głównie spółka PKP Intercity, z której usług w 2017 roku skorzystało o 11,2% więcej podróżnych niż rok wcześniej. Dobre wyniki odnotowały także firmy realizujące przewozy towarowe. W 2017 roku spółki PKP CARGO i PKP LHS osiągnęły wyższy poziom przewozów masy ładunków, co w bezpośredni sposób przełożyło się na zwiększenie przychodów przewozowych łącznie o 874,1 mln zł. Z pełnym przekonaniem mogę powiedzieć, że kolej w Polsce odgrywała i odgrywa bardzo ważną rolę. Ma istotne znaczenie dla krajowej i europejskiej gospodarki oraz stanowi ważny element infrastruktury społecznej, pozwalający zwiększać mobilność milionów Polaków, którzy co roku korzystają z jej usług. Dziś, gdy coraz częściej mówimy o rozwoju zrównoważonego transportu, bardzo istotne są także przewozy towarowe. Polscy przewoźnicy doskonale wykorzystują korzystne usytuowanie naszego kraju na skrzyżowaniu ważnych szlaków handlowych łączących Zachód ze Wschodem i Północ z Południem. Grupa PKP, poprzez rozwój współpracy międzynarodowej z wieloma podmiotami, m.in. z zarządcami kolei i operatorami logistycznymi, aktywnie uczestniczy w tworzeniu Nowego Jedwabnego Szlaku. Warto w tym miejscu podkreślić, że działania Grupy PKP ukierunkowane są również

na poprawę przepustowości linii kolejowych, stacji i terminali przeładunkowych, ze szczególnym uwzględnieniem rejonów przygranicznych i tras obsługujących porty morskie. Dzięki inwestycjom Grupy PKP Polska zyskuje większe znaczenie jako obszar tranzytowy. Istotną kwestią branżą pod uwagę przy inwestycjach jest tworzenie spójnej sieci kolejowej poprzez likwidację skutków wieloletnich zaniedbań w rozwoju infrastruktury w poszczególnych regionach kraju, m.in. w Polsce Wschodniej. Przez cały 2017 rok PKP S.A. kontynuowała prace w ramach szacowanego na 1,5 mld zł Programu Inwestycji Dworcowych (PID) obejmującego łącznie ok. 200 obiektów. Rozpoczęte zostały procesy inwestycyjne dla ponad 160 dworców. W 2017 roku z myślą o podróżnych wprowadziliśmy „Pakiet Podróżnika”, ofertę umożliwiającą podróż na jednym bilecie kolejowego. Takie rozwiązanie to bez wątpienia ogromne udogodnienie dla podróżnych i ważny krok na drodze do realizacji idei wspólnego biletu kolejowego. Poza programami inwestycyjnymi na niespotykaną wcześniej skalę, do rozwoju Grupy PKP przyczyniły się także lepsza koordynacja działań w ramach struktury, oszczędności czy wypracowanie silnej pozycji na rynkach zagranicznych. Temu właśnie mają służyć rozpoczęte zmiany konsolidacyjne zmierzające do utworzenia struktury holdingowej. W 2017 roku zapadły pierwsze decyzje: zdecydowano m.in. o połączeniu spółek PKP Utrzymanie i PKP Budownictwo, w efekcie z początkiem bieżącego roku utworzona została nowa spółka PKP Telkol. Procesy konsolidacyjne wśród dużych i kluczowych z punktu widzenia narodowej gospodarki podmiotów widoczne są w branżach paliwowej czy energetycznej, a w innych, wysoko rozwiniętych krajach Europy Zachodniej zachodzą także na kolei. Wszystko, czego dokonują Spółki z Grupy PKP, wpisuje się w politykę tworzenia silnego państwa oferującego swoim mieszkańcom

wysoką jakość usług publicznych i usprawniającego działanie gospodarki. Warto podkreślić, że działamy także na rzecz zniwelowania różnic pomiędzy wielkimi miastami a mniejszymi ośrodkami oraz pomiędzy różnymi obszarami naszego kraju, które dotychczas były marginalizowane. Zapewnienie mieszkańcom naszego kraju swobody przemieszczania się oraz wykorzystanie kolei jako przyjaznego środowiska naturalnemu środkowi transportu istotnie wpływa na jakość życia w Polsce. Dzięki profesjonalizmowi i dużemu zaangażowaniu tysięcy pracowników Grupy PKP, Polacy ponownie darzą kolej zaufaniem, doceniając zalety podróży pociągami i korzyści wynikające z wyboru tego środka transportu. Kolej stała się także wiarygodnym i godnym partnerem do współpracy dla klientów biznesowych: nadawców ładunków, operatorów logistycznych, firm spedycyjnych oraz najemców nieruchomości. Rok 2017 był dobrym czasem dla kolei i jej otoczenia, jednak należy podkreślić, że liczne sukcesy nie byłyby możliwe, gdyby nie dobra współpraca pomiędzy Spółkami Grupy PKP oraz partnerami zewnętrznymi, konsekwentna realizacja założeń strategicznych czy w końcu polityka transportowa rządu, który wspiera rozwój kolei i pozwala w pełni wykorzystywać drzemący w niej potencjał. Nie zapominamy także o naszej historii i kolejowym dziedzictwie. Świętując 100. rocznicę odzyskania niepodległości, pamiętamy o dokonaniach naszych poprzedników, zwłaszcza tych, którzy podjęli się niełatwego zadania stworzenia nowoczesnego i spójnego systemu kolejowego w odrodzonym państwie polskim. Mamy nadzieję, że lektura raportu rocznego Grupy PKP za 2017 rok nie była dla Państwa czasem straconym. Dziękujemy za poświęconą uwagę i mamy nadzieję, że na stronach tego dokumentu udało nam się w ciekawej i przejrzystej formie zaprezentować najważniejsze osiągnięcia Grupy PKP oraz przedstawić profil naszej działalności.

