

RAPORT ROCZNY

2015

GRUPA 



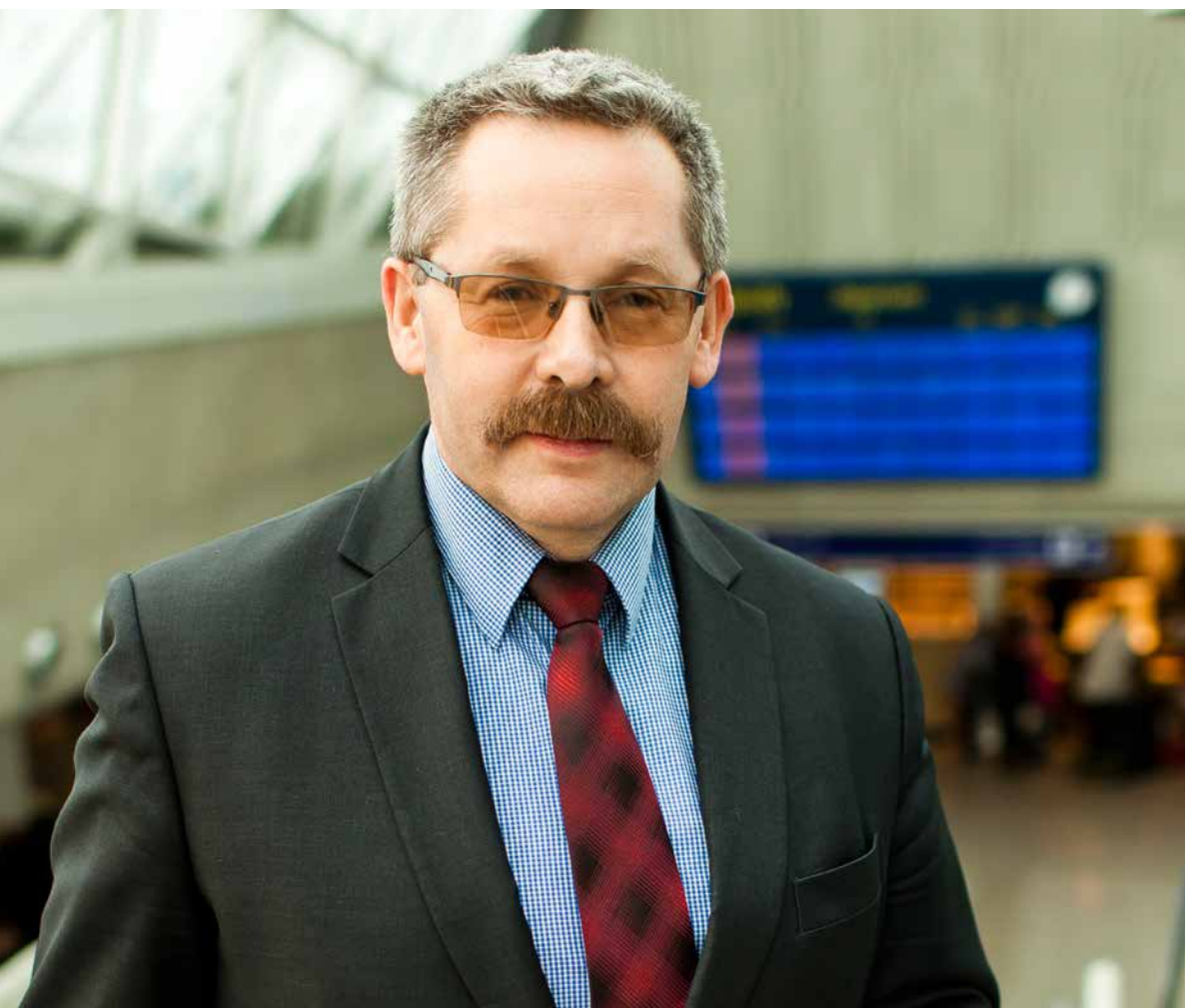


RAPORT ROCZNY

2015

SPIS TREŚCI

5	Słowo wstępne
6	Sprawozdanie z działalności Spółek Grupy PKP
8	1 Grupa PKP
20	2 PKP S.A.
30	3 PKP Polskie Linie Kolejowe
38	4 PKP CARGO
46	5 PKP Intercity
56	6 PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa
64	7 PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście
72	8 PKP Informatyka
80	9 Xcity Investment
86	10 PKP Budownictwo
94	Działania w zakresie społecznej odpowiedzialności biznesu
102	Badania na potrzeby zarządzania jakością świadczonych usług
105	Podsumowanie



▲ Mirosław Pawłowski — Prezes Zarządu PKP S.A.

*Chcemy,
aby Polskie Koleje Państwowe,
szanując swoją 90-letnią tradycję,
stały się przedsiębiorstwem
na miarę XXI wieku.*

SŁOWO WSTĘPNE

Szanowni Państwo,
Od grudnia 2015 roku mam zaszczyt pełnić funkcję prezesa PKP S.A. Głównym celem, jaki postawiłem przed sobą i całym Zarządem, jest zintensyfikowanie programu inwestycyjnego na kolei oraz ciągłe zwiększanie konkurencyjności tej gałęzi transportu.

Kolej zawsze była kołem zamachowym gospodarki. Chcemy, aby Polskie Koleje Państwowe, szanując swoją 90-letnią tradycję, stały się przedsiębiorstwem na miarę XXI wieku. Stopniowo zaczynamy odzyskiwać pasażerów. Dzięki inwestycjom w infrastrukturę i tabor poprawia się komfort podróżowania.

Niektóre obszary wymagają jednak dodatkowych usprawnień i większego zaangażowania. To na nich zamierzamy skupić nasze działania.

Wprowadzamy nowe podejście do inwestycji. Opracowaliśmy kompleksowy program moder-

nizacji dworców kolejowych, obejmujący obiekty w całym kraju. Zidentyfikowaliśmy 464 czynne dworce wymagające działań modernizacyjnych i pogrupowaliśmy je tak, żeby realizacja inwestycji przyniosła nie tylko korzyści podróżnym i lokalnym społecznościom, ale także dała optymalny efekt ekonomiczny. Realizując nasze projekty, zamierzamy zintensyfikować absorpcję środków UE. Zależy nam na tym, by unijne fundusze były głównym źródłem finansowania.

Wykorzystanie ogromnej puli środków UE to najważniejsze wyzwanie w obszarze inwestycji w linie kolejowe. Zamierzamy nadal poprawiać parametry tras pasażerskich, ale także w większym niż dotychczas stopniu skoncentrować się na szlakach towarowych. Planujemy także usprawnić połączenia z portami morskimi, które są naszym oknem na świat.

Chcemy w większym stopniu polegać na długoletnich pracownikach kolei. Ich wiedza i doświadczenie będą stanowiły cenny wkład w rozwój tej dziedziny transportu. Przywróciliśmy szacunek do munduru kolejarzkiego i etosu zawodu kolejarza. Wznowiliśmy dialog ze związkami zawodowymi. Bez ich wsparcia i zrozumienia nie może być mowy o budowaniu silnego, nowoczesnego przedsiębiorstwa.

Raport Roczny za 2015 rok, który przekazuję w Państwa ręce, jest podsumowaniem efektów działań i procesów realizowanych w ubiegłym roku w Grupie PKP. Osiągnięte w ubiegłym roku wyniki stanowiły dla obecnych Zarządów Spółek punkt wyjściowy, dzięki czemu zauważono, jakie obszary warto wzmocnić, a jakie wymagają radykalnej zmiany.

Liczę na to, że dzięki nowej strategii i nowemu podejściu do zarządzania, w kolejnych latach Grupa PKP zanotuje istotny progres w takich dziedzinach, jak program inwestycyjny, liczba korzystających z kolei podróżnych czy zwiększenie masy towarów przewożonych koleją. Dzięki modernizacji linii chcemy stworzyć przewoźnikom towarowym takie warunki pracy, które pozwolą im konkurować z transportem drogowym.

Warszawa, lipiec 2016

*Chcemy
w większym
stopniu polegać
na długoletnich
pracownikach
kolei. Ich wiedza
i doświadczenie
będą stanowiły
cenny wkład
w rozwój
tej dziedziny
transportu.*

Sprawozdanie z działalności Spółek Grupy PKP



1

GRUPA PKP

1.1 O Grupie PKP

Grupa PKP łączy służbę publiczną z działaniem charakterystycznym dla nowoczesnego przedsiębiorstwa funkcjonującego w gospodarce rynkowej. 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.

Grupa PKP powstała w 2001 roku w następstwie procesu restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Głównym celem tych przemian było rozgraniczenie działalności przewozowej od zarządzania liniami kolejowymi oraz wyodrębnienie samodzielnych podmiotów prawa handlowego, mogących świadczyć usługi w pomocniczych dziedzinach działalności.

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);
- ▶ wspomagania 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.);
- ▶ 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, KPT-W „Natura-Tour” Sp. z o.o. – spółkę świadczącą usługi wczasowo-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.

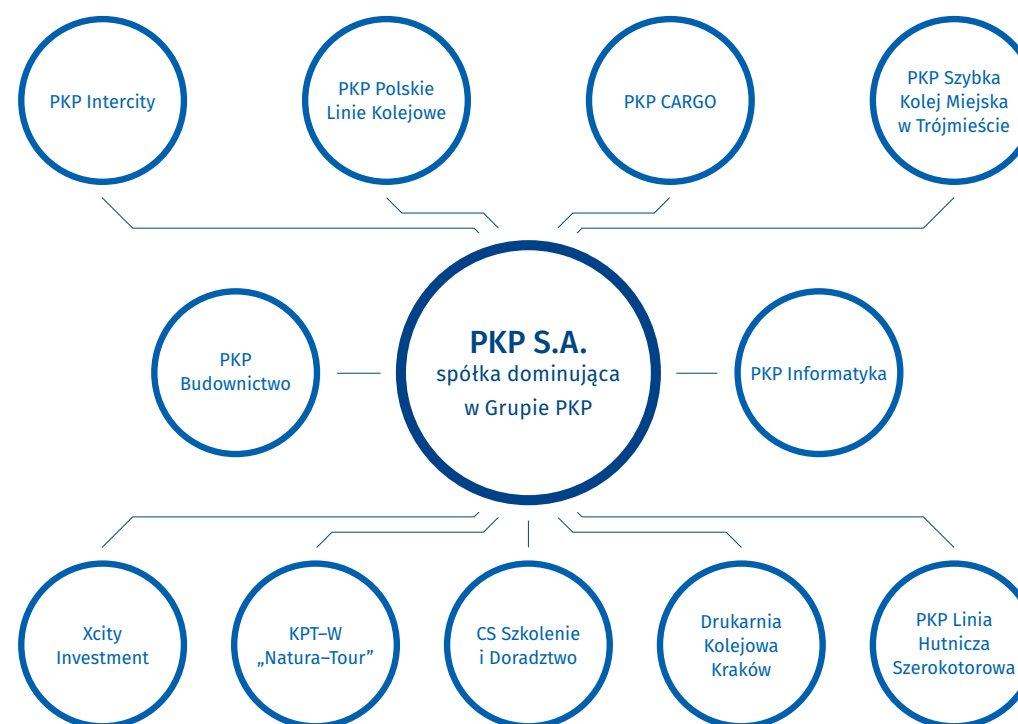
W wyniku przeprowadzonych zmian właścicielskich, w tym procesów prywatyzacyjnych, akwizycyjnych oraz restrukturyzacyjnych, na koniec 2015 roku Grupę PKP tworzyły:

- ▶ 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 zarządca 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 zarządca infrastruktury linii 65 – szerokoto-

rowej, 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;
- ▶ CS Szkolenie i Doradztwo Sp. z o.o., Drukarnia Kolejowa Sp. z o.o. i KPT-W „Natura Tour” Sp. z o.o. – spółki działające w obszarach niezwiązanych z przewozami kolejowymi;
- ▶ Xcity Investment Sp. z o.o. (dalej Xcity Investment) – spółka zajmująca się zarządzaniem nieruchomościami oraz przygotowywaniem i realizacją komercyjnych projektów deweloperskich;
- ▶ PKP Budownictwo Sp. z o.o. (dalej PKP Budownictwo) – spółka oferująca usługi budowlane i instalacyjne z zakresu teletechniki, utrzymania oraz konserwacji sieci teleinformatycznych.

SCHEMAT GRUPY PKP W 2015 ROKU



Na skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy PKP za 2015 rok złożyły się dane finansowe dziewiętnastu jednostek, w tym dziewięciu spółek bezpośrednio powiązanych z PKP S.A., dwóch spółek zależnych od PKP CARGO oraz siedmiu 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. była udziałowcem

mniejszościowym w PLK, co miało wpływ na konsolidowanie tego podmiotu metodą praw własności.

Raport opisuje skonsolidowane dane finansowe i operacyjne, w dalszej części przechodząc do danych jednostkowych poszczególnych spółek (w opisie poszczególnych spółek uwzględniono jedynie podmioty z Grupy PKP, które zostały objęte skonsolidowanym sprawozdaniem).

Grupa PKP powstała w 2001 roku w następstwie procesu restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Głównym celem tych przemian było rozgraniczenie działalności przewozowej od zarządzania liniami kolejowymi (...)

1.2 Finanse

W 2015 roku Grupa PKP kontynuowała proces restrukturyzacji, celem dostosowania posiadanych zasobów do rzeczywistych potrzeb. Działania ukierunkowane były m.in. na rozszerzenie obszaru działalności, jak również minimalizowanie negatywnych skutków koniunkturalnych, głównie w spółkach przewozowych.

Grupa PKP zamknęła 2015 rok zyskiem na sprzedaży wynoszącym 122,5 mln zł, co stanowiło poprawę w stosunku do roku poprzedniego o 11,0 mln zł. Wyższy zysk ze sprzedaży był w głównej mierze rezultatem wzrostu przychodów w efekcie utrzymania rozwoju wybranych Spółek w Grupie PKP, przy jednocześnie niższej dynamice wzrostu kosztów operacyjnych w następstwie prowadzonych działań restrukturyzacyjnych.

W 2015 roku przychody netto ze sprzedaży zrealizowane zostały na poziomie 11 434,6 mln zł, tj. wyższym o 7,3% w porównaniu do 2014 roku. Dominującą pozycję w strukturze utrzymywały przychody ze sprzedaży usług transportowych

w kwocie 6 119,4 mln zł, z czego 64,1% pochodziło z przewozów towarowych, a pozostałe 35,9% z przewozów pasażerskich. W obu kategoriach odnotowano wzrost przychodów w stosunku do 2014 roku, odpowiednio o 0,5% i 18,5%. Większe przychody z przewozu towarów udało się osiągnąć dzięki wynikom zrealizowanym przez Spółki z Grupy AWT (w poprzednim roku dane te nie podlegały konsolidacji). Jednocześnie niższe były przychody przewozowe PKP CARGO, PKP LHS i PKP CARGO SERVICE, głównie w następstwie spadku przewiezionej masy towarów.

Przychody przewozowe przewoźników pasażerskich Grupy PKP w 2015 roku uległy zwiększeniu w porównaniu do 2014 roku o 343,2 mln zł, tj. o 18,5%. Wzrost ten wygenerowany został głównie przez spółkę PKP Intercity, której przychody w 2015 roku były wyższe o 240,0 mln zł, przede wszystkim w następstwie większej liczby przewiezionych pasażerów o 22,1%. W 2015 roku PKP SKM zanotowała wzrost przychodów przewozowych o 6,6 mln zł, także w następstwie wzrostu liczby pasażerów (o 4,2%) oraz wprowadzenia podwyżek cen biletów od lutego 2015 roku (średnio o 5,0%).

SKONSOLIDOWANY RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014*	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	10 659,1	11 434,6	775,6	7,3%
Koszty działalności operacyjnej	10 647,6	11 312,1	664,5	6,2%
Wynik ze sprzedaży	11,4	122,5	111,0	970,6%
Marża wyniku na sprzedaży	0,1%	1,1%	+1,0 p.p.	-
Pozostałe przychody operacyjne	895,8	781,0	-114,9	-12,8%
Pozostałe koszty operacyjne	907,6	1 191,9	284,3	31,3%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	-11,7	-410,9	-399,1	-
EBIT	-0,3	-288,4	-288,1	-
EBITDA	744,6	403,3	-341,2	-45,8%
Marża EBITDA	7,0%	3,5%	-3,5 p.p.	-
Przychody finansowe	423,8	136,0	-287,8	-67,9%
Koszty finansowe	374,7	283,1	-91,6	-24,4%
Wynik na działalności finansowej	49,1	-147,0	-196,2	-
Zysk na sprzedaży całości lub części udziałów jednostek podporządkowanych	0,0	343,5	343,5	-
Zysk (strata) na działalności gospodarczej	48,8	-91,9	-140,7	-
Zysk (strata) z udziałów w jednostkach podporządkowanych	216,2	-6,9	-223,1	-
Zysk (strata) brutto	265,0	-94,5	-359,5	-
Podatek dochodowy	-13,3	17,2	30,4	-
Zysk (strata) udziałowców mniejszościowych	-144,4	-8,6	-	-
Zysk (strata) netto	422,7	-102,8	-525,5	-
Rentowność netto	4,0%	-0,9%	-4,9 p.p.	-

* Dane przekształcone w celu zapewnienia porównywalności.

Wyższy zysk ze sprzedaży był w głównej mierze rezultatem wzrostu przychodów w efekcie utrzymania rozwoju wybranych Spółek w Grupie PKP, przy jednocześnie niższej dynamice wzrostu kosztów operacyjnych (...)



SKONSOLIDOWANE PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY I ZRÓWNANE Z NIMI W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	10 659,1	11 434,6	775,6	7,3%
Przychody netto ze sprzedaży produktów i usług, w tym:	8 545,4	8 602,8	57,4	0,7%
Ze sprzedaży usług transportowych, z tego:	5 756,1	6 119,4	363,3	6,3%
Z przewozu towarów	3 901,5	3 921,6	20,1	0,5%
Z przewozu osób, w tym:	1 854,6	2 197,8	343,2	18,5%
Dotacje z budżetu państwa	645,0	719,0	74,1	11,5%
Ze sprzedaży pozostałych usług	2 789,3	2 483,5	-305,9	-11,0%
Zmiana stanu produktów	3,0	-0,3	-3,4	-
Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby	79,5	56,8	-22,7	-28,6%
Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	2 031,1	2 775,4	744,3	36,6%

Wyższy poziom dofinansowania przewozów pasażerskich z budżetu państwa o 74,1 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, w następstwie wzrostu liczby połączeń objętych dofinansowaniem, PKP Intercity otrzymała wyższą dotację do przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.

Na niższy poziom pozostałych przychodów ze sprzedaży produktów i usług – o 305,9 mln zł – przede wszystkim wpływ miała sprzedaż spółek

PKP Energetyka i TK Telekom, która spowodowała spadek przychodów z dystrybucji energii elektrycznej oraz przychodów z tytułu świadczenia usług teleinformatycznych i utrzymaniowych.

Wzrost przychodów netto ze sprzedaży towarów i materiałów to w głównej mierze efekt wyższego poziomu przychodów spółki PKP Energetyka w okresie objętym skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym (wzrost sprzedaży energii elektrycznej głównie w segmencie „Third Party Access” [dalej TPA] oraz zwiększenie obrotów w handlu energią na rynku hurtowym, które pozwoliły na uzyskanie wyższych przychodów niż w całym 2014 roku).

Wyższy poziom dofinansowania przewozów pasażerskich z budżetu państwa o 74,1 mln zł spowodowany był głównie przewiezieniem większej liczby podróży (...)

Koszty działalności operacyjnej ukształtowały się na poziomie 11 312,1 mln zł, tj. wyższym niż w 2014 roku o 664,5 mln zł. Wzrost kosztów dotyczył wartości sprzedanych towarów i materiałów w wyniku wzrostu zakupu energii elektrycznej (wzrost sprzedaży energii elektrycznej w segmencie

TPA), a także kontynuacji działalności w zakresie sprzedaży paliw oraz gazu przez PKP Energetyka. Poniesiono także wyższe koszty usług obcych. Jednocześnie zanotowano spadek kosztów, m.in. w zakresie kosztów zużycia materiałów i energii, kosztów pracy i amortyzacji.

SKONSOLIDOWANE KOSZTY OPERACYJNE W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Koszty operacyjne ogółem	10 647,6	11 312,1	664,5	6,2%
Amortyzacja	744,9	691,7	-53,1	-7,1%
Zużycie materiałów i energii	1 560,6	1 417,5	-143,1	-9,2%
Usługi obce	3 316,1	3 460,9	144,7	4,4%
Podatki i opłaty	236,6	235,0	-1,6	-0,7%
Wynagrodzenia	2 181,8	2 077,5	-104,3	-4,8%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	546,7	541,8	-4,9	-0,9%
Pozostałe koszty rodzajowe	74,1	109,3	35,2	47,6%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	1 986,7	2 778,3	791,6	39,8%

Na pozostałej działalności operacyjnej Grupa PKP odnotowała stratę w wysokości 410,9 mln zł, która uległa zwiększeniu o 399,1 mln zł w porównaniu do 2014 roku.

Spadek pozostałych przychodów operacyjnych o 114,9 mln zł był wynikiem m.in. otrzymania niższych kar i odszkodowań w 2015 roku przy jednoczesnym rozwiązaniu odpisu aktualizującego wartość zapasów, który został zawiązany w 2014 roku przez PKP CARGO.

Pozostałe koszty operacyjne wzrosły o 284,3 mln zł w rezultacie dokonania przez PKP CARGO

aktualizacji wartości majątku trwałego, poniesienia przez PKP S.A. wysokich kosztów wpłat na Fundusz Własności Pracowniczej w następstwie uzyskanych przychodów z prywatyzacji oraz utworzenia rezerw na kary umowne i odszkodowania przy jednoczesnym niższych kosztach realizacji Programu Dobrowolnych Odejść przez PKP CARGO w 2015 roku.

W 2015 roku na działalności finansowej Grupa PKP zrealizowała stratę w wysokości 147,0 mln zł (w 2014 roku zysk wynoszący 49,1 mln zł). Zmiana wyniku spowodowana była głównie osiągnięciem niższego zysku ze zbycia inwestycji.



(...) zanotowano spadek kosztów, m.in. w zakresie kosztów zużycia materiałów i energii, kosztów pracy i amortyzacji.

W 2015 roku Grupa PKP poniosła stratę na działalności gospodarczej w kwocie 91,9 mln zł, przy zysku wygenerowanym w 2014 roku wynoszącym 48,8 mln zł. Na wysokość straty na działalności gospodarczej wpływ miało osiągnięcie straty na pozostałej działalności operacyjnej (410,9 mln zł) i finansowej (147,0 mln zł), przy jednoczesnym osiągnięciu zysku na podstawowej działalności operacyjnej (122,5 mln zł) oraz zysku na sprzedaży jednostek podporządkowanych (343,5 mln zł).

Na skonsolidowaną stratę netto w wysokości 102,8 mln zł, poza osiągniętym wynikiem na działalności gospodarczej, wpływ miały m.in. odpis ujemnej wartości firmy jednostek zależnych (4,4 mln zł), strata z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych metodą praw własności (6,9 mln zł), wysokość podatku dochodowego (17,2 mln zł), straty udziałowców mniejszościowych (8,6 mln zł) oraz pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (0,2 mln zł).



1.3 Majątek

W 2015 roku suma bilansowa Grupy PKP wzrosła o 4,8%, osiągając na dzień 31 grudnia 2015 roku wartość 26 636,6 mln zł. Zwiększeniu uległa przede wszystkim wartość aktywów trwałych, m.in. w rezultacie poniesienia nakładów inwestycyjnych na tabor. Wzrost majątku Grupy PKP został sfinansowany zarówno kapitałem własnym, jak i środkami pozyskanymi ze źródeł zewnętrznych.

Na koniec 2015 roku aktywa trwałe stanowiły 82,5% sumy aktywów i – w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2014 roku – uległy zwiększeniu o 1 210,2 mln zł. Było to konsekwencją m.in. wzrostu rzeczowych aktywów trwałych o 1 230,2 mln zł oraz wzrostu inwestycji długoterminowych o 83,7 mln zł, przy jednoczesnym spadku długoterminowych rozliczeń międzyokresowych o 90,2 mln zł, należności długoterminowych o 12,8 mln zł oraz wartości niematerialnych i prawnych o 0,6 mln zł.

Aktywa obrotowe stanowiły 17,5% sumy aktywów. W stosunku do grudnia 2014 roku uległy zwiększeniu o 10,6 mln zł, w następstwie wzrostu należności krótkoterminowych o 373,7 mln zł, przy jednoczesnym spadku wartości inwestycji krótkoterminowych o 281,8 mln zł, krótkoterminowych

rozliczeń międzyokresowych o 58,4 mln zł oraz zapasów o 22,9 mln zł.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku kapitał własny stanowił 36,3% sumy pasywów i zwiększył się o 794,2 mln zł w porównaniu do grudnia 2014 roku. Wpływ na to miało głównie zmniejszenie straty z lat ubiegłych o 1 458,0 mln zł, przy jednoczesnym odnotowaniu niższego zysku netto o 525,5 mln zł. Dodatkowo niższa była wartość pozostałych kapitałów rezerwowych o 90,9 mln zł oraz kapitału zapasowego o 57,3 mln zł, przy wzroście wartości innych kapitałów o 12,2 mln zł.

Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania stanowiły 57,2% sumy pasywów i zwiększyły się o 492,1 mln zł w porównaniu do końca 2014 roku. Zmiana salda rezerw i zobowiązań nastąpiła głównie w wyniku wzrostu wartości zobowiązań krótkoterminowych o 551,2 mln zł (zaciągnięcie kredytów i pożyczek oraz emisja dłużnych papierów wartościowych) i rozliczeń międzyokresowych o 426,3 mln zł (otrzymanie dotacji inwestycyjnych przez Spółki z Grupy PKP), przy jednoczesnym spadku zobowiązań długoterminowych o 260,2 mln zł (spłata części wyemitowanych obligacji przy jednoczesnym zaciągnięciu kredytów i pożyczek) oraz rezerwy na zobowiązania o 225,2 mln zł (głównie zmniejszenie rezerwy na świadczenia emerytalne i podobne).

Na koniec 2015 roku aktywa trwałe stanowiły 82,5% sumy aktywów i – w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2014 roku – uległy zwiększeniu o 1 210,2 mln zł.

SKONSOLIDOWANY BILANS W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	31.12.2014	31.12.2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Aktywa trwałe	20 760,5	21 970,7	1 210,2	5,8%
Aktywa obrotowe	4 655,3	4 665,9	10,6	0,2%
Aktywa razem	25 415,9	26 636,6	1 220,8	4,8%
Kapitał własny	8 864,4	9 658,6	794,2	9,0%
Kapitały własne udziałowców mniejszościowych	1 797,9	1 732,4	-65,5	-3,6%
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	14 753,6	15 245,7	492,1	3,3%
Pasywa razem	25 415,9	26 636,6	1 220,8	4,8%

Środki transportu stanowiły główną grupę środków trwałych, a ich wzrost wynikał z zakupu nowego i modernizacji starego taboru.

Na dzień 31 grudnia 2015 roku do najistotniejszych pozycji aktywów trwałych należy zaliczyć rzeczowe aktywa trwałe o wartości 10 161,5 mln zł (38,1% sumy aktywów), a w ramach tej pozycji:

- ▶ środki trwałe, w których skład wchodzi głównie:
 - ▶ środki transportu, wśród których największy udział ma tabor kolejowy,
 - ▶ budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej, na które składają się

m.in. elementy linii kolejowych PKP SKM i PKP LHS, dworce, stacje postojowe oraz budynki wchodzące w skład zaplecza utrzymaniowo–naprawczego przewoźników kolejowych;

- ▶ środki trwałe w budowie (poniesione nakłady inwestycyjne, które nie zostały oddane do użytku);
- ▶ zaliczki na poczet środków trwałych w budowie.

WYBRANE AKTYWA TRWAŁE W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Aktywa trwałe	20 760,5	21 970,7	1 210,2	5,8%
I. Wartości niematerialne i prawne	101,5	100,9	-0,6	-0,6%
II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego:	8 931,3	10 161,5	1 230,2	13,8%
1. Środki trwałe, z tego:	7 555,9	9 252,7	1 696,8	22,5%
a. Grunty	235,2	224,2	-10,9	-4,7%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	1 588,3	1 129,1	-459,2	-28,9%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	564,6	209,0	-355,5	-63,0%
d. Środki transportu	5 152,3	7 677,7	2 525,4	49,0%
e. Inne środki trwałe	15,5	12,7	-2,9	-18,4%
2. Środki trwałe w budowie	991,8	900,6	-91,1	-9,2%
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie	383,6	8,1	-375,5	-97,9%



1.4 Inwestycje

W 2015 roku Spółki Grupy PKP poniosły nakłady inwestycyjne w rekordowej wysokości 10 540,7 mln zł, tj. o 13,0% więcej niż w 2014 roku.

Działalność inwestycyjna koncentrowała się głównie na modernizacji linii kolejowych, budownictwie inwestycyjnym 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 Kraków – Rzeszów – 1 034,4 mln zł;
 - modernizacja linii kolejowej Warszawa – Białystok – 620,6 mln zł;
 - modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź – 551,1 mln zł;
 - udroźnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego – 441,6 mln zł;
 - modernizacja linii kolejowej Wrocław – Poznań – 256,8 mln zł;
 - modernizacja linii kolejowej Warszawa – Gdynia – 221,6 mln zł;

- modernizacja linii kolejowej Warszawa – Radom – 187,2 mln zł;
- modernizacja linii kolejowej Siedlce – Terespol – 171,0 mln zł;
- modernizacja linii kolejowej numer 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra – 134,3 mln zł;
- modernizacja Centralnej Magistrali Kolejowej – 122,6 mln zł;
- projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk – 121,6 mln zł;
- ▶ PKP SKM:
 - przedłużenie linii 250 wraz z budową przystanku Gdańsk Śródmieście – 6,2 mln zł;
- ▶ budownictwo inwestycyjne:
 - ▶ PKP S.A.:
 - realizacja inwestycji dworcowych (m.in. Bydgoszcz, Szczecin Główny, Gliwice, Warszawa Centralna, Piła Główna, Jarosław, Kędzierzyn-Koźle) oraz budowa Systemu Bezpieczeństwa Warszawskiego Węzła Kolejowego – 325,0 mln zł;
 - ▶ PKP LHS:
 - rozbudowa i zagospodarowanie stacji Gołuchów – 6,0 mln zł;
- ▶ zakup i modernizacja taboru:
 - ▶ PKP Intercity:
 - zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych (ED160 FLIRT3, ED161 PesaDART oraz konty-

- nuacja zakupu składów ED250 Pendolino) – 1 864,1 mln zł;
- zakup i modernizacja wagonów pasażerskich – 386,8 mln zł:
 - modernizacja wagonów przeznaczonych do obsługi relacji Przemysł – Szczecin,
 - zakup nowych wagonów pasażerskich do obsługi połączeń na trasie Wrocław – Gdynia oraz Warszawa – Szczecin;

- zakup i modernizacja lokomotyw pasażerskich – 166,8 mln zł:
 - zakup lokomotyw spalinowych GAMA,
 - modernizacja lokomotyw spalinowych serii SM42;
- PKP CARGO:
 - modernizacja 15 szt. lokomotyw – 69,6 mln zł;
 - zakup 70 szt. wagonów platform do przewozu kontenerów – 20,1 mln zł.

NAKŁADY INWESTYCYJNE W PODZIALE NA SPÓŁKI GRUPY PKP W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	struktura %	2015	struktura %	Zmiana	
					2015–2014	%
PKP S.A.	172,6	1,9%	440,1	4,2%	267,5	155,0%
PLK	7 305,6	78,3%	7 414,7	70,3%	109,1	1,5%
PKP CARGO*	145,8	1,6%	153,4	1,5%	7,6	5,2%
PKP LHS	37,6	0,4%	21,2	0,2%	-16,4	-43,5%
PKP Intercity	1 504,2	16,1%	2 485,4	23,6%	981,2	65,2%
PKP SKM	150,1	1,6%	19,0	0,2%	-131,1	-87,4%
PKP Informatyka	13,1	0,1%	6,5	0,1%	-6,7	-50,9%
Xcity Investment	-	-	0,1	0,0%	-	-
PKP Budownictwo	0,0	0,0%	0,4	0,0%	0,4	1 951,7%
Podsumowanie	9 329,0	100,0%	10 540,7	100,0%	1 211,7	13,0%

* Dane zgodnie z ustawą o rachunkowości. PKP CARGO swoje statutowe sprawozdanie finansowe sporządza zgodnie z MSR/MSSE.

Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych (ED160 FLIRT3, ED161 PesaDART oraz kontynuacja zakupu składów ED250 Pendolino) – 1 864,1 mln zł.



Źródło: PKP Intercity/autor.

1.5 Zatrudnienie

Grupa PKP na koniec 2015 roku zatrudniła prawie 70 tys. osób, co czyni ją jednym z największych polskich pracodawców. W związku ze zmieniającymi się wymogami rynkowymi, w 2015 roku kontynuowano proces dostosowania poziomu i struktury zatrudnienia do aktualnych zadań stawianych Spółkom.

Zatrudnienie w Spółkach Grupy PKP, według stanu na koniec 2015 roku, wyniosło 69 617 osób i uległo zmniejszeniu o 1 870 osób w porównaniu do końca 2014 roku. Przeciętne zatrudnienie ukształtowało się na poziomie 69 488 etatów i w porównaniu z 2014 rokiem zmniejszyło się o 4,2%.

Na niższe zatrudnienie z końcem 2015 roku największy wpływ miały zdarzenia w spółkach PKP CARGO (realizacja Programu Dobrowolnych Odejść) oraz PKP S.A. (prowadzone zmiany organizacyjne oraz naturalne odejścia w ramach nabytych uprawnień emerytalnych). Jednocześnie zanotowano wzrost zatrudnienia w PLK (uzupełnienie brakujących wakatów oraz konieczność zatrudnienia nowych pracowników w związku z występującym ryzykiem luki pokoleniowej) oraz w PKP Intercity (zwiększenie zatrudnienia w następstwie wzrostu wykonanej pracy eksploatacyjnej).

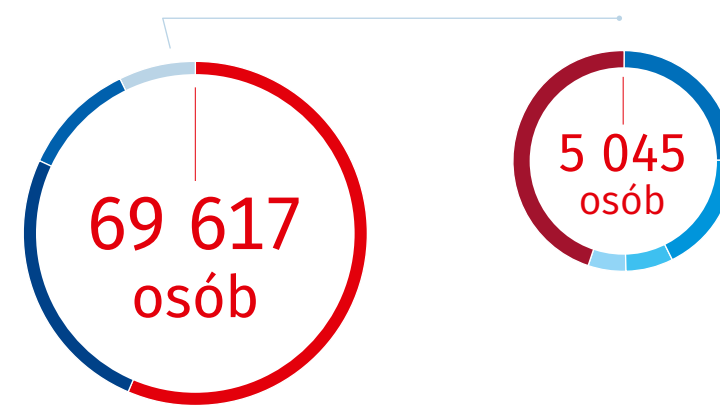
ZATRUDNIENIE W GRUPIE PKP W LATACH 2014–2015

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie* w okresie 12 m-cy (etaty)		Zmiana 2015–2014		Stan zatrudnienia** na koniec grudnia (osoby)		Zmiana 2015–2014	
	2014	2015	etaty	%	2014	2015	osoby	%
PKP S.A.	2 602	2 310	-292	-11,2%	2 437	2 268	-169	-6,9%
PLK	37 959	38 803	844	2,2%	38 264	39 139	875	2,3%
PKP CARGO	22 010	18 484	-3 526	-16,0%	20 830	17 979	-2 851	-13,7%
PKP LHS	1 282	1 278	-5	-0,4%	1 292	1 263	-29	-2,2%
PKP Intercity	7 199	7 150	-49	-0,7%	7 138	7 454	316	4,4%
PKP SKM	794	816	22	2,8%	831	895	64	7,7%
PKP Informatyka	403	352	-51	-12,7%	403	333	-70	-17,4%
Xcity Investment	-	18	-	-	-	28	-	-
PKP Budownictwo	309	277	-32	-10,4%	292	258	-34	-11,6%
Podsumowanie	72 558	69 488	-3 070	-4,2%	71 487	69 617	-1 870	-2,6%

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

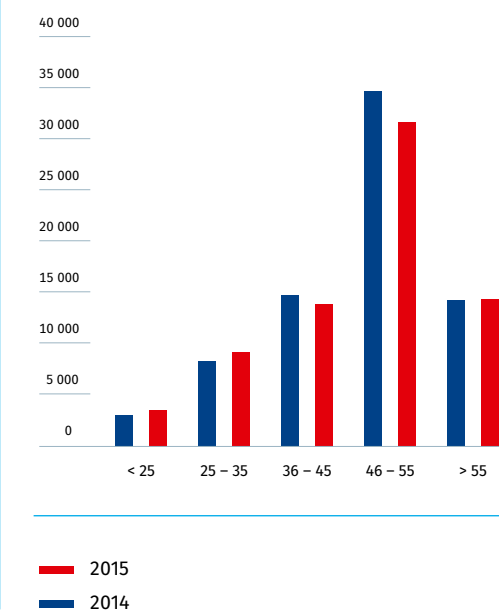
** Z przedstawicielami zagranicznymi i z wyłączeniem osób, dla których PKP S.A. nie jest głównym miejscem pracy.

STRUKTURA ZATRUDNIENIA W GRUPIE PKP W PODZIALE NA SPÓŁKI W 2015 ROKU



PLK – 56,2%	PKP S.A. – 3,3%
PKP CARGO – 25,8%	PKP LHS – 1,8%
PKP Intercity – 10,7%	PKP SKM – 1,3%
Inne – 7,3%	PKP Informatyka – 0,5%
	Xcity Investment – 0,0%
	PKP Budownictwo – 0,4%

STRUKTURA ZATRUDNIENIA W GRUPIE PKP WEDŁUG WIEKU PRACOWNIKÓW W LATACH 2014–2015



Grupa PKP na koniec 2015 roku zatrudniła prawie 70 tys. osób, co czyni ją jednym z największych polskich pracodawców.

1.6 Najważniejsze wydarzenia

Styczeń

- ▶ 1 stycznia 2015 roku rozpoczęła działalność spółka Xcity Investment Sp. z o.o. – nowy podmiot w Grupie PKP, który przy współpracy z deweloperami będzie realizował projekty inwestycyjne na gruntach należących do PKP S.A.
- ▶ Uchwalenie 15 stycznia 2015 roku Ustawy budżetowej na rok 2015, przewidującej m.in.:
 - dotację celową dla PKP S.A. i PLK z przeznaczeniem na wydatki majątkowe – w wysokości 300,3 mln zł;
 - dotację przedmiotową na dofinansowanie krajowych przewozów pasażerskich dla spółek przewozowych (w tym spoza Grupy PKP) w celu wyrównania utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg – w kwocie 459,4 mln zł;
 - dotację celową dla PKP Intercity i Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na dofinansowanie przewozów pasażerskich (międzywojewódzkich i międzynarodowych) – w wysokości 498,3 mln zł.
- ▶ Podwyższenie ratingu PKP Intercity przez agencję Fitch Rating. Długoterminowy rating w walucie zagranicznej podniesiony został z poziomu „BBB-” do „BBB”, a w krajowej z poziomu „BBB” do „BBB+”. Perspektywa ratingu stabilna.
- ▶ Powołanie przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP Intercity nowych członków Zarządu Spółki. Stanowisko Prezesa objął Jacek Leonkiewicz, dotychczasowy Dyrektor Prywatyzacji i Nadzoru Właścicielskiego w PKP S.A.
- ▶ Wyrażenie zgody przez PKP CARGO S.A. i PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., jako pracodawców, na skorzystanie z Programu Dobrowolnych Odejsć przez 3 041 pracowników.
- ▶ Wyłonienie przez Xcity Investment spółki SEMEKO Grupa Inwestycyjna S.A. jako partnera do komercyjnego zagospodarowania terenu Gdynia Międzytorze. Szacowana wartość projektu to około 700 mln EUR.
- ▶ Rezygnacja Mariusza Świętonia z funkcji Członka Zarządu ds. Ekonomiczno-Finansowych w PKP LHS.
- ▶ Wyłonienie przez Xcity Investment firmy GD&K Investment Sp. z o.o. jako partnera do projektu Kraków Bosacka. Na nieruchomości o powierzchni około 1,4 ha, położonej tuż przy dworcu Głównym w Krakowie, w latach 2015–2019 planowana jest realizacja projektu, w wyniku której powstanie 21 tys. m² powierzchni komercyjnej.

Luty

- ▶ Podpisanie przez PKP CARGO umowy nabycia od Trade Trans Invest a.s. 44,44% udziałów w Przedsiębiorstwie Spedycyjnym Trade Trans Sp. z o.o. (dalej PS Trade Trans). Spółka uzyskała tym samym 100% udziałów PS Trade Trans.
- ▶ Powołanie do Zarządu PKP Intercity, na stanowisko Członka ds. Finansowych, Magdaleny Zajączkowskiej-Ejsymont, dotychczasowego członka Rady Nadzorczej PKP Intercity.

Marzec

- ▶ Podpisanie przez PKP CARGO umowy o strategicznej współpracy z chorwackim HŽ Cargo – narodowym, towarowym przewoźnikiem kolejowym. Obie firmy planują współpracować przy obsłudze swoich dotychczasowych klientów, transportując towary w korytarzu Północ-Południe oraz przygotowując wspólną ofertę logistyczną dla potencjalnych nowych klientów.
- ▶ Rozpoczęcie przez Grupę PKP CARGO transportu towarów z Chin do Niemiec. Po 13 dniach podróży, do stacji Hamburg Billwerder w Niemczech dotarł pociąg towarowy z Chin. Na europejskim odcinku trasy – polskim oraz niemieckim – przewóz w całości realizowany był przez Grupę PKP CARGO.
- ▶ Przyjęcie przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP Intercity rezygnacji Marcina Celejewskiego z funkcji Członka Zarządu Spółki.

- ▶ Powołanie przez Radę Nadzorczą PKP SKM Macieja Lignowskiego na stanowisko Prezesa Zarządu oraz Bartłomieja Buczka na Członka Zarządu, Dyrektora ds. Przewozów. Powołanie odbyło się w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego, w związku z upływem kadencji Zarządu PKP SKM.
- ▶ Przyznanie wyróżnienia dla Grupy PKP w konkursie „Etyczna firma”. Grupa PKP została wyróżniona za „działania na rzecz budowy i wzmacniania kultury organizacyjnej opartej na etyce i zasadach społecznej odpowiedzialności biznesu”. Organizatorem konkursu jest redakcja „Pulsu Biznesu”.

Kwiecień

- ▶ Rozpoczęcie procesu konsolidacji działalności spedycyjnej w Grupie PKP CARGO. Usługi spedycyjne świadczone przez PKP CARGO były dotychczas rozproszone pomiędzy 3 spółki: PKP CARGO CONNECT, CARGOSPED oraz PKP CARGO.

Maj

- ▶ Poinformowanie przez Zarząd PKP CARGO o spełnieniu się ostatniego z warunków zawieszających, określonych w umowie nabycia przez Spółkę 80% udziałów w kapitale zakładowym Advanced World Transport B.V. Wartość transakcji wyniosła 103,2 mln EUR (427,3 mln zł).
- ▶ Rezygnacja Elwiry Sokołowskiej z funkcji Członka Zarządu PKP Informatyka.

Czerwiec

- ▶ Przeprowadzenie przez PKP CARGO II etapu Programu Dobrowolnych Odejsć. Ostateczna wartość zobowiązań wyniosła łącznie 63,9 mln zł. Wnioski o przystąpienie do programu złożyło 1 193 pracowników Spółki. Z uwagi na konieczność zachowania ciągłości realizowanych procesów, 874 pracowników Spółki uzyskało zgodę na skorzystanie z programu.
- ▶ Podpisanie listu intencyjnego o współpracy pomiędzy PKP CARGO i Zhengzhou International Hub Development and Construction Co., Ltd., w którym Strony zadeklarowały powołanie międzynarodowego operatora logistycznego, dedykowanego do obsługi przewozów kontenerów z/do Chin z/do Europy Zachodniej przez Małaszewicze.
- ▶ Zakończenie wdrożenia projektu ISO 27001 w Grupie PKP, w wyniku czego 6 Spółek Grupy PKP (PKP S.A., PKP Intercity, PKP Energetyka, TK Telekom, PKP SKM, PKP LHS) uzyskało certyfikat zgodności z wymaganiami normy PN ISO/IEC 27001:2014. Ocena zgodności przeprowadziła renomowana jednostka certyfikująca TÜV Nord.

Lipiec

- ▶ Zawarcie przez PKP S.A. umowy przyrzeczonej ze spółką Netia S.A. na sprzedaż 100% udziałów TK Telekom za kwotę 221,9 mln zł.
- ▶ Podpisanie listu intencyjnego pomiędzy PKP CARGO i Greenbrier Europe Wagony Świdnica w sprawie uruchomienia produkcji wagonów w Szczecinie.
- ▶ Podjęcie przez Zarząd PKP S.A. decyzji o odwołaniu ze stanowiska Prezesa PKP Informatyka Krzysztofa Bińka. Jednocześnie do składu Zarządu PKP Informatyka powołano Adama Filutowskiego na stanowisko Prezesa Zarządu oraz Jana Starzyka jako Członka Zarządu.
- ▶ Wydanie licencji przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dla PKP LHS na świadczenie usług transportu kolejowego w Unii Europejskiej oraz Europejskim Obszarze Gospodarczym. Licencja została wydana na czas nieokreślony.

Wrzesień

- ▶ Uruchomienie przez PKP SKM połączeń na nowo wybudowanej linii kolejowej należącej do Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Przejazdy odbywają się na trasie Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa.

W październiku uruchomiono połączenie Gdańsk Wrzeszcz – Kartuzy, a w grudniu Gdynia Główna – Kościerzyna.

- ▶ Zawarcie przez PKP S.A. umowy przyrzeczonej ze spółką Caryville Investments Sp. z o.o., powiązanej z funduszem CVC Capital Partners, na sprzedaż 100% udziałów PKP Energetyka za kwotę 1,4 mld zł.
- ▶ Podpisanie przez PKP CARGO umowy z konsorcjum firmy Siemens na dostawę 15 lokomotyw wielosystemowych Vectron z opcją zakupu dodatkowych 5 szt.
- ▶ Zatwierdzenie przez Radę Nadzorczą PKP CARGO „Strategii Grupy PKP CARGO na lata 2016–2020”. Strategia zakłada, że w perspektywie 2020 roku Grupa PKP CARGO zostanie wiodącym operatorem logistycznym w Europie Środkowo-Wschodniej.

Październik

- ▶ Podjęcie decyzji przez Walne Zgromadzenie PKP S.A. o dokapitalizowaniu PKP Intercity ze środków pozyskanych ze sprzedaży udziałów PKP Energetyka. Łączna kwota dokapitalizowania w wysokości 1 mld zł przeznaczona zostanie na modernizację taboru, inwestycje w zaplecze techniczne oraz systemy IT.
- ▶ Rozpoczęcie przez PKP CARGO konsolidacji części obsługi sprzedawczej w ramach jednej spółki – PKP CARGO CONNECT. Zadaniem podmiotu będzie sprzedaż kompleksowych usług logistycznych PKP CARGO w Polsce i na rynkach międzynarodowych.
- ▶ Wygaśnięcie zakazu zbywania akcji pracowniczych PKP CARGO (lock-up). Akcje pracownicze, zgodnie z postanowieniami Statutu Spółki, objęte były ograniczeniem zbywalności przez okres 2 lat od dnia pierwszego notowania na Gieldzie Papierów Wartościowych.
- ▶ Powołanie Daniela Pitrusa na Członka Zarządu ds. Ekonomiczno-Finansowych PKP LHS.

Listopad

- ▶ Utrzymanie przez agencję ratingową Fitch dotychczasowej oceny wiarygodności kredytowej PKP S.A. na poziomie BBB w walucie zagranicznej oraz BBB+ w walucie krajowej, przy jednoczesnym zachowaniu stabilnej perspektywy ratingu w przyszłości.
- ▶ Rezygnacja Jakuba Karnowskiego ze stanowiska Prezesa Zarządu PKP S.A. Jednocześnie ze stanowiska Członka Zarządu zrezygnował Piotr Ciżkowicz.
- ▶ Finalizacja transakcji sprzedaży wszystkich udziałów w spółce Galeria Katowicka przez PKP S.A. i NEINVER. Jedynym właścicielem centrum handlowego został fundusz inwestycyjny zarządzany przez Meyer Bergman. Zarządzaniem obiektem zajęła się firma Apsys Polska.
- ▶ Wyrażenie zgody przez Nadzwyczajne Zgromadzenia Wspólników spółek CARGOSPED Sp. z o.o. oraz PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. na połączenie spółki CARGOSPED Sp. z o.o. (Spółka Przejmowana) ze spółką PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. (Spółka Przejmująca).

Grudzień

- ▶ Odwołanie ze stanowisk w Radzie Nadzorczej PKP S.A.: Juliusza Engelhardta, Cezarego Szeli, Piotra Stolarczyka, Magdaleny Safjan oraz Radosława Leszka Kwaśnickiego. Jednocześnie na stanowiska członków Rady Nadzorczej powołani zostali: Mirosław Chaberek, Mirosław Pawełczyk i Dariusz Wędzki.
- ▶ Powołanie na stanowisko Prezesa Zarządu PKP S.A. Bogusława Kowalskiego. Członkami Zarządu Spółki zostali Jarosław Kołodziejczyk i Mirosław Pawłowski. Jednocześnie odwołany został dotychczasowy Członek Zarządu – Jarosław Bator.
- ▶ Rezygnacja Bogusława Kowalskiego ze stanowiska Prezesa Zarządu PKP S.A.
- ▶ Powołanie Mirosława Pawłowskiego na stanowisko pełniącego obowiązki Prezesa Zarządu PKP S.A.

- ▶ Uruchomienie przez PKP Intercity połączeń obsługiwanych przez nowoczesne, elektryczne zespoły trakcyjne FLIRT3 oraz PesaDART.
- ▶ Podpisanie przez PKP LHS porozumienia dotyczącego współpracy partnerów przy realizacji Strategicznej Inwestycji Terytorialnej (SIT) pomiędzy Miastem Zamość, Starostwem Powiatowym oraz Gminą Zamość.
- ▶ Zrealizowanie Programu Dobrowolnych Odejsć w Biurze Realizacji Kontraktów PKP Budownictwo. Spółka rozwiązała stosunek pracy z 55 pracownikami.
- ▶ Podjęcie uchwały przez Radę Nadzorczą PKP CARGO o delegowaniu Macieja Libiszewskiego do czasowego pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO, po złożeniu rezygnacji z pełnienia funkcji Prezesa Zarządu przez Adama Purwina.
- ▶ Zarejestrowanie połączenia PS Trade Trans (obecnie PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.) i CARGOSPED Sp. z o.o. Połączenie odbyło się poprzez przeniesienie całego majątku spółki CARGOSPED Sp. z o.o. na spółkę PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., w zamian za udziały, które spółka PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. wydała PKP CARGO jako jednemu wspólnikowi CARGOSPED Sp. z o.o.
- ▶ Działania związane z ochroną środowiska prowadzone są w ramach prac inwestycyjnych i remontowych poprzez:
 - wyeliminowanie lub ograniczenie emisji szkodliwych gazów lub pyłów generowanych podczas spalania paliwa w kotłowniach lokalnych;
 - kontynuowanie prac związanych z prowadzeniem rekultywacji środowiska gruntowo-wodnego terenów zanieczyszczonych;
 - wykonanie prac z zakresu przedsięwzięć termomodernizacyjnych w budynkach dworcowych i administracyjnych, mających na celu zmniejszenie zużycia energii cieplnej na ogrzewanie budynków;
 - zmniejszenie ilości ścieków wymagających oczyszczenia poprzez racjonalizację zużycia wody – modernizacje, budowy lub rozbudowy systemów kanalizacyjnych;
 - przeprowadzenie audytów energetycznych obiektów ogrzewanych za pośrednictwem kotłowni lokalnych celem wskazania optymalnego rozwiązania w zakresie prowadzonej gospodarki paliwowej;
 - wyeliminowanie azbestu poprzez wymianę pokrycia dachowego z płyt azbestowo-cementowych płaskich lub falistych (pokrywających dachy 53 obiektów) i zastąpienie go blachą oraz poprzez fizyczną likwidację, tj. rozebranie 118 budynków (PKP S.A.).

W ramach inwestycji dworcowych PKP S.A., do użytku podróźnych oddano 4 dworce wybudowane w ramach projektu „Innowacyjne Dworce Systemowe” (IDS): w Strzelcach Krajeńskich, Ciechanowie, Mławie oraz Nasielsku. Zastosowane rozwiązania ekologiczne, tj. pompy ciepła, system odzyskiwania ciepła, system odzyskiwania wody deszczowej (zielony dach), oświetlenie LED oraz panele słoneczne, umożliwią obniżenie kosztów eksploatacji i utrzymania obiektów. Nowatorskim elementem jest zastosowanie dynamicznej iluminacji, czyli zintegrowanego systemu sprawiającego, że dworzec rozświetli się, sygnalizując przyjazd pociągu na stację. Zastosowane rozwiązanie nie tylko podniesie poziom bezpieczeństwa, ale również zmniejszy koszty oświetlenia w nocy.

2

www.pkpsa.pl

PKP S.A.

2.1 O Firmie

Spółka odgrywa dominującą rolę w Grupie PKP, nadzorując i koordynując działania innych Spółek.

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. PKP S.A. rozpoczęła działalność 1 stycznia 2001 roku, a jej jedynym akcjonariuszem pozostaje Skarb Państwa.

Spółka odgrywa dominującą rolę w Grupie PKP. Nadzoruje i koordynuje działania innych Spółek, prowadząc działalność w zakresie:

- ▶ zarządzania grupą kapitałową;
- ▶ nadzoru właścicielskiego nad Spółkami Grupy PKP;
- ▶ zarządzania posiadanym majątkiem;
- ▶ świadczenia usług kolejowej medycyny pracy.

W obszarze zarządzania Spółkami Grupy PKP położono szczególny nacisk na efektywny nadzór właścicielski i zakończenie trwających procesów prywatyzacyjnych. W 2015 roku PKP S.A. zrealizowała proces sprzedaży akcji i udziałów spółek PKP Energetyka S.A. oraz TK Telekom Sp. z o.o.

PKP S.A. zarządza i administruje kilkudziesięcioletnią bazą nieruchomości niemieszkalnych i mieszkalnych. Jest właścicielem największej bazy nieruchomości w kraju, obejmującej m.in. dworce kolejowe i tereny wokół nich. W celu zredukowania ponoszonych kosztów, Spółka prowadzi zintensyfikowane działania sprzedażowe, mające na celu zbycie kolejnej grupy nieruchomości niewykorzystywanych komercyjnie lub nieprzynoszących wymiernych korzyści finansowych. Spółka kontynuuje również proces uwłaszczenia na gruntach przeznaczonych do zbycia oraz prowadzi działania polegające na przygotowaniu części nieruchomości do wniesienia aportem do spółek zależnych.

Jako zarządca i administrator, PKP S.A. realizuje obszerny program inwestycyjny związany z rewitalizacją dworców. W wyniku powyższych działań, począwszy od 2007 roku, udostępniono dla podróżnych 123 dworce. W 2016 roku planowane jest udostępnienie kolejnych 9 obiektów.

Część gruntów zagospodarowywana jest komercyjnie, przy współpracy z prywatnymi deweloperami. Dzięki temu powstają nowoczesne przestrzenie, które odpowiadają potrzebom lokalnych społeczności, zapewniając podróżnym wysoki standard usług. Spółka kładzie przy tym duży nacisk na współpracę z władzami samorządowymi.



2.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

▲ **Mirosław Pawłowski** – Prezes Zarządu

Zarząd

- ▶ **Mirosław Pawłowski** – Prezes Zarządu
- ▶ **Jarosław Kołodziejczyk** – Członek Zarządu
- ▶ **Cecylia Lachor** – Członek Zarządu
- ▶ **Marek Michalski** – Członek Zarządu
- ▶ **Michał Beim** – Członek Zarządu

Rada Nadzorcza

- ▶ **Mirosław Chaberek** – Przewodniczący
- ▶ **Mirosław Pawełczyk**
- ▶ **Dariusz Wędzki**
- ▶ **Zenon Kozendra**
- ▶ **Leszek Miętek**

2.3 Finanse

W 2015 roku PKP S.A. wypracowała zysk netto w wysokości 223,0 mln zł, który w porównaniu do 2014 roku uległ zwiększeniu o 4,0 mln zł. Odnotowany zysk netto to głównie efekt zrealizowanych transakcji ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach zależnych, w tym przychodów ze sprzedaży akcji spółki PKP Energetyka S.A.

Spółka utrzymuje płynność finansową na bezpiecznym i stabilnym poziomie, realizując tym samym nadrzędny cel PKP S.A., polegający na utrzymaniu bezpiecznego poziomu płynności finansowej oraz terminowym regulowaniu zobowiązań z tytułu kredytów i wyemitowanych obligacji. W samym 2015 roku, w porównaniu do poprzedniego okresu, wartość zobowiązań finansowych uległa zmniejszeniu o 61,3 mln zł. Łączne odsetki z tytułu zadłużenia finansowego wyniosły ponad 73,4 mln zł, w tym z tytułu obligacji około 40,9 mln zł oraz kredytów około 32,5 mln zł.

WYNIKI FINANSOWE ZA LATA 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	699,9	692,9	-6,9	-1,0%
Koszty działalności operacyjnej	853,7	852,8	-0,9	-0,1%
Wynik ze sprzedaży	-153,9	-159,9	-6,0	3,9%
Marża wyniku na sprzedaży	-22,0%	-23,1%	-1,1 p.p.	-
Pozostałe przychody operacyjne	510,9	526,5	15,6	3,1%
Pozostałe koszty operacyjne	350,2	587,1	236,9	67,6%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	160,7	-60,6	-221,3	-
EBIT	6,8	-220,5	-227,3	-
EBITDA	167,2	-81,0	-248,1	-
Marża EBITDA	23,9%	-11,7%	-35,6 p.p.	-
Przychody finansowe	499,4	909,5	410,2	82,1%
Koszty finansowe	287,2	453,4	166,2	57,9%
Wynik na działalności finansowej	212,2	456,1	243,9	115,0%
Zysk (strata) brutto	219,0	235,7	16,6	7,6%
Podatek dochodowy	0,0	12,6	12,6	-
Zysk (strata) netto	219,0	223,0	4,0	1,8%
Rentowność netto	31,3%	32,2%	0,9 p.p.	-



Przychody netto ze sprzedaży PKP S.A. wyniosły w 2015 roku 692,9 mln zł i zmniejszyły się o 6,9 mln zł w porównaniu do 2014 roku. Niższe przychody to rezultat spadku przychodów z gospodarki mieszkaniowej oraz z dzierżawy i najmu, przy nieco wyższych przychodach ze sprzedaży materiałów i towarów. Niższe przychody z najmu i dzierżawy to efekt mniejszej ilości zagospodarowanych pustostanów, a spadek przychodów z gospodarki mieszkaniowej był rezultatem ubytku zasobów mieszkaniowych w wyniku systematycznego zbywania lokali mieszkalnych. Wpływy z materiałów i towarów to przede wszystkim przychody ze zbycia złomu pochodzącego z odzysku, w rezultacie przeprowadzonych działań likwidacji zbędnych składników majątku trwałego.

Dominującą pozycję w strukturze przychodów stanowiły przychody z najmu i dzierżawy, które wyniosły łącznie 483,3 mln zł, tj. 69,8% przychodów netto sprzedaży. Jednocześnie przychody z gospodarki mieszkaniowej wyniosły 70,9 mln zł i stanowiły drugą co do wielkości grupę przychodów.

PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY I ZRÓWNANE Z NIMI W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	699,9	692,9	-6,9	-1,0%
Przychody netto ze sprzedaży produktów	650,8	643,0	-7,8	-1,2%
Dzierżawa i najem	485,8	483,4	-2,4	-0,5%
Media	41,5	42,8	1,3	3,2%
Medycyna pracy	23,7	23,9	0,2	0,9%
Gospodarka mieszkaniowa	77,2	70,9	-6,3	-8,2%
Pozostałe	22,5	21,9	-0,7	-3,1%
Koszt wytworzenia produktów	13,4	13,9	0,5	3,4%
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	35,7	36,1	0,5	1,3%

W porównaniu do 2014 roku, koszty działalności operacyjnej spadły w 2015 roku o 0,9 mln zł i wyniosły 852,8 mln zł. Głównymi pozycjami kosztów były usługi obce o wartości 253,7 mln zł, koszty osobowe o wartości 182,9 mln zł, amortyzacja w kwocie 139,5 mln zł oraz podatki i opłaty w kwocie 153,7 mln zł, które łącznie stanowiły 85,6% wszystkich kosztów operacyjnych. Największy wzrost kosztów został zanotowany w pozycji usługi obce, które wzrosły o 40,1 mln zł,

co nastąpiło w efekcie wzrostu kosztów usług doradczych, konsultingowych, usług reklamowych, a także kosztów remontów i konserwacji. Ponadto niewielki wzrost dotyczył kosztów zużycia materiałów i energii. Największy spadek w porównaniu z 2014 rokiem objął koszty amortyzacji, które zmniejszyły się o 20,8 mln zł w wyniku ograniczenia zasobów majątkowych, a także koszty wynagrodzeń, które były niższe o 11,7 mln zł, m.in. w efekcie spadku przeciętnego zatrudnienia.

KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Koszty operacyjne ogółem	853,7	852,8	-0,9	-0,1%
Amortyzacja	160,3	139,5	-20,8	-13,0%
Zużycie materiałów i energii	84,6	85,0	0,4	0,4%
Usługi obce	213,6	253,7	40,1	18,8%
Podatki i opłaty	157,1	153,7	-3,4	-2,1%
Wynagrodzenia	164,9	153,2	-11,7	-7,1%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	34,0	29,8	-4,3	-12,6%
Pozostałe koszty rodzajowe	3,9	3,2	-0,7	-17,4%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	35,2	34,7	-0,6	-1,6%



Na poziomie przychodowym Spółka uzyskała istotnie wyższe przychody ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych w kwocie 224,0 mln zł (...)

Dominującą pozycję w strukturze przychodów stanowiły przychody z najmu i dzierżawy, które wyniosły łącznie 483,3 mln zł, tj. 69,8% przychodów netto sprzedaży.

Wynik finansowy netto w 2015 roku wyniósł 223,0 mln zł i był wyższy o 4,0 mln zł względem roku 2014.

W 2015 roku Spółka poniosła stratę na sprzedaży w wysokości 159,9 mln zł, która wzrosła o 6,0 mln zł w porównaniu do 2014 roku. Zwiększenie straty wynikało z wyższej dynamiki spadku przychodów operacyjnych niż dynamiki spadku kosztów działalności operacyjnej. Po skorygowaniu o amortyzację strata na sprzedaży wyniosła: 20,4 mln zł.

Na pozostałej działalności operacyjnej PKP S.A. zanotowała stratę w wysokości 60,6 mln zł, co oznacza spadek wyniku o 221,3 mln zł względem 2014 roku. Słabszy wynik został zrealizowany przy nieco wyższych pozostałych przychodach operacyjnych i jednocześnie przy istotnym wzroście pozostałych kosztów operacyjnych. Na poziomie przychodowym Spółka uzyskała istotnie wyższe przychody ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych w kwocie 224,0 mln zł, przy niższych przychodach z odpisów prawa wieczystego użytkowania gruntów oraz niższych przychodach z likwidacji niefinansowych aktywów trwałych. Decydujący wpływ na wzrost pozostałych kosztów operacyjnych miały wpłaty na Fundusz Własności Pracowniczej

w kwocie 281,5 mln zł, które wynikały ze sprzedaży udziałów w spółkach zależnych, a także wzrost kosztów aktualizacji wartości aktywów oraz inne koszty, w tym utworzone rezerwy oraz korekty.

Zysk z działalności finansowej w 2015 roku wyniósł 456,1 mln zł i wzrósł aż o 243,9 mln zł względem 2014 roku. Znacząca poprawa to efekt istotnego wzrostu przychodów aż o 82,1%, przy wzroście kosztów o 57,9%. Główną przyczyną wzrostu przychodów finansowych był wysoki zysk ze zbycia inwestycji w kwocie 760,7 mln zł, który wystąpił w rezultacie zrealizowanej sprzedaży udziałów w spółkach zależnych. Jednocześnie przychody z otrzymanych dywidend wyniosły 101,7 mln zł. Z kolei wzrost kosztów finansowych nastąpił głównie w wyniku wzrostu kosztów odpisów aktualizujących instrumenty finansowe, które wyniosły 332,1 mln zł (odpis aktualizujący wartość udziałów PKP Intercity) oraz w efekcie wzrostu innych kosztów, w tym utworzonych rezerw na przyszłe zobowiązania finansowe oraz wyceny obligacji.

STRUKTURA KOSZTÓW OPERACYJNYCH W LATACH 2014–2015 (%)

2014



- Amortyzacja – 18,8%
- Usługi obce – 25,0%
- Podatki i opłaty – 18,4%
- Koszty personalne – 23,3%
- Pozostałe – 14,5%

2015



- Amortyzacja – 16,4%
- Usługi obce – 29,8%
- Podatki i opłaty – 18,0%
- Koszty personalne – 21,5%
- Pozostałe – 14,4%



2.4 Majątek

Suma aktywów trwałych na koniec 2015 roku wyniosła 16 609,7 mln zł i stanowiła 91,5% aktywów ogółem. W porównaniu z 2014 rokiem, wartość aktywów trwałych wzrosła o 906,6 mln zł, co nastąpiło głównie w wyniku kontynuowania procesów inwestycyjnych w obszarze nieruchomości.

Największą część aktywów trwałych w 2015 roku stanowiły inwestycje długoterminowe, tj. 78,2% wartości aktywów trwałych, na które składały się długoterminowe aktywa finansowe w jednostkach

powiązanych o wartości 8 577,7 mln zł oraz nieruchomości inwestycyjne w kwocie 4 416,1 mln zł. Drugą co do wielkości pozycją były należności długoterminowe, które na koniec 2015 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 2015 roku zwiększyła wartość rzeczowych aktywów trwałych o 179,4 mln zł, w efekcie zrealizowanych nakładów inwestycyjnych.



AKTYWA TRWAŁE W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	31.12.2014	31.12.2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Aktywa trwałe	15 703,1	16 609,7	906,6	5,8%
I. Wartości niematerialne i prawne	18,7	16,3	-2,4	-12,7%
II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego:	299,8	479,2	179,4	59,8%
1. Środki trwałe, z tego:	105,2	97,3	-7,9	-7,5%
a. Grunty, z tego:	18,6	14,7	-3,9	-21,0%
b. Budynek, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	31,9	21,9	-10,0	-31,3%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	52,6	59,2	6,6	12,6%
d. Środki transportu	0,4	0,2	-0,3	-63,9%
e. Inne środki trwałe	1,6	1,3	-0,3	-20,7%
2. Środki trwałe w budowie	192,5	381,8	189,4	98,4%
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie	2,2	0,1	-2,1	-96,8%
III. Należności długoterminowe	3 108,7	3 097,6	-11,1	-0,4%
IV. Inwestycje długoterminowe	12 253,4	12 993,9	740,4	6,0%
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	22,6	22,8	0,2	1,1%

Nakłady inwestycyjne zostały sfinansowane głównie ze środków własnych Spółki w kwocie 222,0 mln zł, a także ze środków otrzymanych z budżetu państwa na poziomie 59,7 mln zł oraz środków UE w wysokości 158,4 mln zł.

2.5 Inwestycje

W 2015 roku nakłady inwestycyjne poniesione przez Spółkę wyniosły 440,1 mln zł i zostały przeznaczone na:

- ▶ budownictwo inwestycyjne w jednostkach organizacyjnych – w kwocie ponad 325,0 mln zł;
- ▶ zakupy inwestycyjne obejmujące zakup maszyn i urządzeń, sprzętu oraz oprogramowania – w wysokości około 115,1 mln zł.

Nakłady inwestycyjne zostały sfinansowane głównie ze środków własnych Spółki w kwocie 222,0 mln zł, a także ze środków otrzymanych z budżetu państwa na poziomie 59,7 mln zł oraz środków UE w wysokości 158,4 mln zł.

Największe wydatki inwestycyjne poniesiono na realizację poniższych inwestycji dworcowych:

INWESTYCJE PKP S.A. W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Inwestycje – budownictwo	153,3	325,0	171,7	112,0%
Pozostałe inwestycje (zakupy, modernizacje)	19,3	115,1	95,8	497,2%
Inwestycje ogółem	172,6	440,1	267,5	155,0%
Środki własne	98,6	222,0	123,3	125,0%
Środki budżetowe	38,9	59,7	20,8	53,4%
Środki UE	35,0	158,4	123,4	352,8%

2.6 Zatrudnienie

Na koniec 2015 roku zatrudnienie ogółem w PKP S.A. wyniosło 2 268 osób i zmniejszyło się o 169 osób w porównaniu do 2014 roku. Spadek zatrudnienia wynikał głównie z prowadzonej restrukturyzacji zatrudnienia, będącej skutkiem wdrażanych zmian organizacyjnych oraz naturalnych odejść w ramach nabytych uprawnień emerytalnych.

Sukcesywnie poprawia się struktura wykształcenia. Na koniec 2015 roku udział pracowników z wyższym wykształceniem wyniósł 60,9%, 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 2015 roku udział tej grupy pracowników w zatrudnieniu ogółem spadł do poziomu 5,7%, tj. o 0,7 p.p.

Dodatkowo w Spółce wzrósł udział pracowników w wieku od 36 do 45 lat do poziomu 18,5% wszystkich pracowników, tj. o 2,6 p.p. Jednocześnie naj-

- ▶ Bydgoszcz – 62,5 mln zł;
- ▶ System Bezpieczeństwa Warszawskiego Węzła Kolejowego – 51,6 mln zł;
- ▶ Szczecin Główny – 46,9 mln zł;
- ▶ Gliwice – 17,6 mln zł;
- ▶ Warszawa Centralna (estetyzacja) – 15,1 mln zł;
- ▶ Piła Główna – 11,6 mln zł;
- ▶ Jarosław – 11,4 mln zł;
- ▶ Kędzierzyn–Koźle – 11,0 mln zł;
- ▶ Warszawa Zachodnia – 9,6 mln zł;
- ▶ Warszawa Centralna (izolacja) – 9,0 mln zł.

Ponadto w 2015 roku PKP S.A. zrealizowała wydatki remontowe na kwotę 48,6 mln zł, co oznacza wzrost wydatków w porównaniu do poprzedniego roku o 8,1 mln zł. Zakres przeprowadzonych prac remontowych obejmował m.in. termomodernizację, naprawę dachów, elewacje zewnętrzne oraz remonty wynikające z bieżących awarii.

mocniej spadł udział pracowników w wieku od 46 do 55 lat do poziomu 29,5%, tj. o 2,8 p.p.

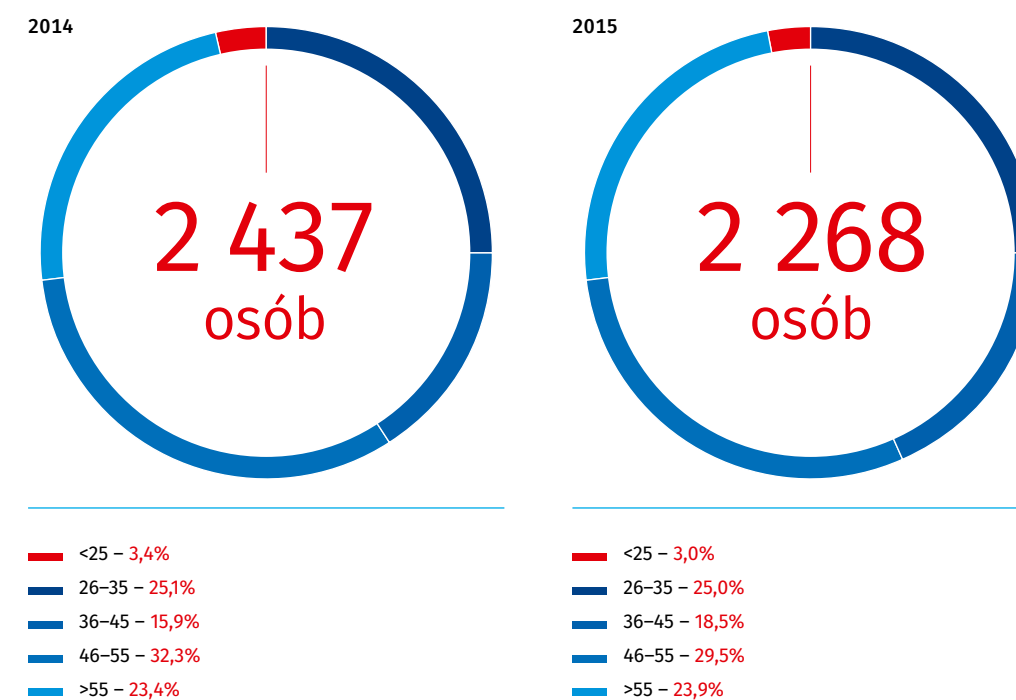


ZATRUDNIENIE W PKP S.A. W LATACH 2014–2015

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie* w okresie 12 m-cy (etaty)		Zmiana 2015–2014		Stan zatrudnienia* na koniec grudnia (osoby)		Zmiana 2015–2014	
	2014	2015	etaty	%	2014	2015	osoby	%
Centrala PKP S.A.	801,7	774,9	-26,8	-3,3%	804,0	762,0	-42	-5,2%
Regiony	1 617,2	1 361,3	-255,9	-15,8%	1 415,0	1 309,0	-106	-7,5%
Oddział Kolejowa Medycyna Pracy	182,8	173,7	-9,1	-5,0%	218,0	197,0	-21	-9,6%
Zatrudnienie ogółem	2 601,7	2 309,9	-291,8	-11,2%	2 437	2 268	-169	-6,9%

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

STRUKTURA ZATRUDNIENIA WEDŁUG WIEKU W LATACH 2014–2015 (%)



Sukcesywnie poprawia się struktura wykształcenia. Na koniec 2015 roku udział pracowników z wyższym wykształceniem wyniósł 60,9%, tj. wzrósł o 2,1 p.p. w skali roku.



2.7 Najważniejsze wydarzenia

Luty

- ▶ Wyróżnienie spółki PKP S.A. w konkursie „Diamenty polskiej infrastruktury” w kategorii „Inwestycja roku”. Kapituła konkursu doceniła realizowany przez Spółkę program odbudowy i renowacji dworców kolejowych.

Kwiecień

- ▶ Uruchomienie Programu Oddłużeniowego, którego głównym założeniem była pomoc klientom mieszkaniowym Spółki w spłacie dotychczasowego zadłużenia na dogodnych warunkach. Warunki te obejmowały spłatę dotychczasowego zadłużenia w ratach, wraz z bieżącym czynszem, przy częściowym zwolnieniu z długu.

Maj

- ▶ Odnotowanie pozytywnego odbioru Programu Oddłużeniowego PKP S.A. Według przeprowadzonych ankiet aż 93% zadłużonych klientów zgłosiło chęć przystąpienia do programu.

Lipiec

- ▶ Zawarcie przez PKP S.A. umowy przyrzeczonej ze spółką Netia S.A. na sprzedaż 100% udziałów TK Telekom za kwotę 221,9 mln zł.

Sierpień

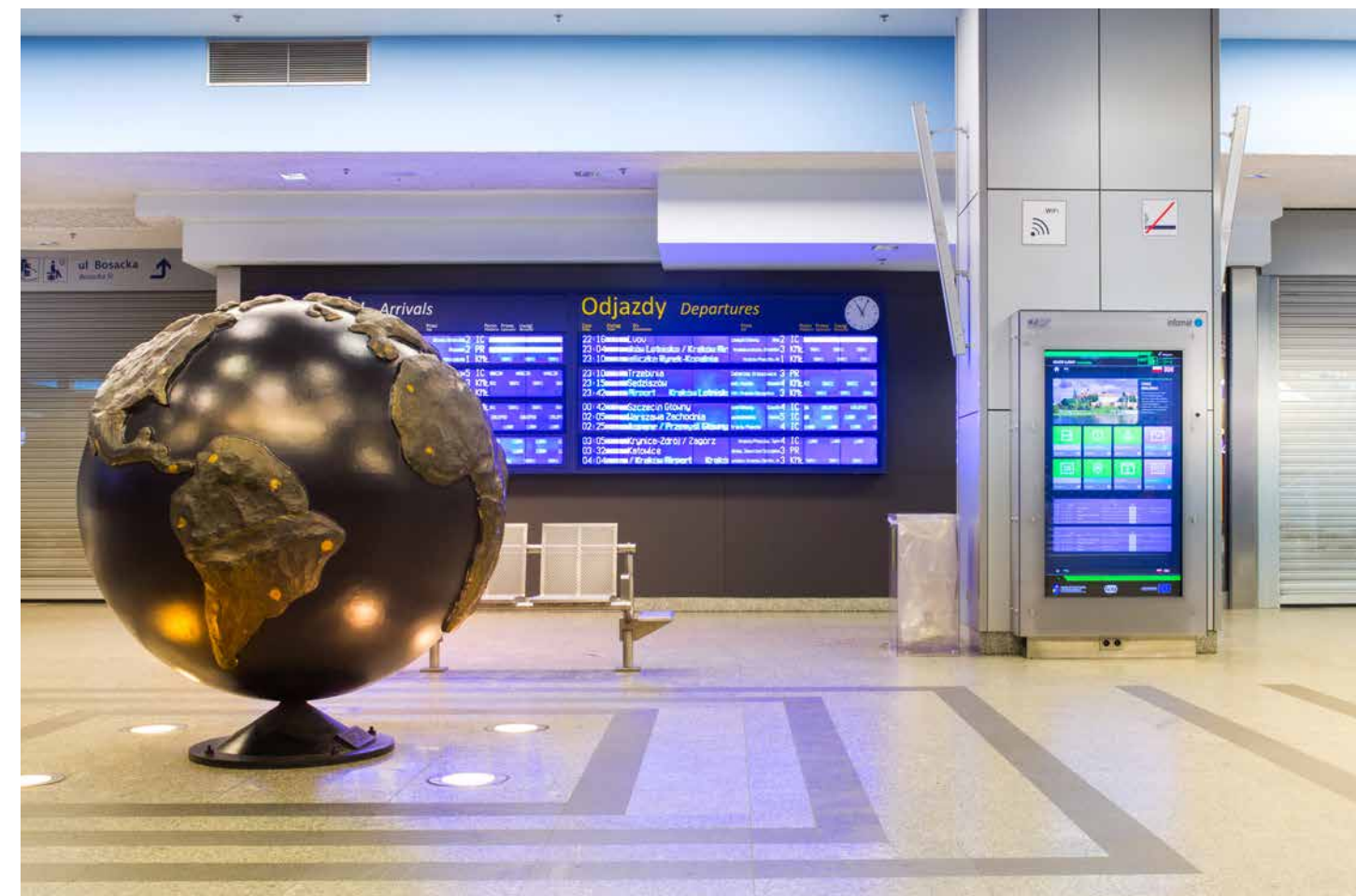
- ▶ Zakończenie budowy nowoczesnego dworca w Nasielsku. To pierwszy obiekt wybudowany przez Spółkę w ramach autorskiego, pilotażowego projektu pod nazwą „Innowacyjne Dorce Systemowe” (dalej IDS). Budowę dworca w Nasielsku przeprowadziło Warmińskie Przedsiębiorstwo Budowlane S.A. Koszt inwestycji wyniósł około 5,4 mln zł i został pokryty ze środków Budżetu Państwa oraz środków własnych PKP S.A.

Wrzesień

- ▶ Zakończenie modernizacji dworca Katowice Ligota.
- ▶ Zawarcie przez PKP S.A. umowy przyrzeczonej ze spółką Caryville Investments Sp. z o.o., powiązanej z funduszem CVC Capital Partners, na sprzedaż 100% udziałów PKP Energetyka za kwotę 1 410 mln zł. Tym samym sfinalizowany został rozpoczęty pod koniec ubiegłego roku proces prywatyzacyjny spółki PKP Energetyka.
- ▶ Oddanie do użytku pasażerów dworca IDS Strzelce Krajeńskie Wschód.

Październik

- ▶ Zakończenie budowy i oddanie do użytku dworca IDS w Mławie. Koszt inwestycji wyniósł 3,6 mln zł.
- ▶ Ogłoszenie przez Xcity Investment postępowania dla 15 nowych projektów inwestycyjnych w całej Polsce w atrakcyjnych lokalizacjach, należących do PKP S.A., gdzie powstaną m.in. obiekty biurowe, handlowe, mieszkaniowe i hotelowe. To kolejne projekty w ramach portfolio, którego łączna wartość szacowana jest na 8,84 mld EUR.
- ▶ Otwarcie dworca Bydgoszcz Główna. Inwestycja w Bydgoszcy objęła budowę nowego dworca i modernizację budynku międzyperonowego oraz gruntowny remont peronów wraz z podziemnymi przejściami. Całościowy koszt projektu to około 197 mln zł. Przedsięwzięcie było współfinansowane ze środków unijnych, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Wartość unijnego dofinansowania to około 120 mln zł.
- ▶ Rozstrzygnięcie konkursu „Startup Round” na innowacyjne rozwiązania dla PKP S.A. Zwycięzcą konkursu na rozwiązania poprawiające komfort, dostępność i bezpieczeństwo dworców kolejowych została firma MIGAM „RKPK” Sp. z o.o. S.K.A. Laureaci opracowali rozwiązanie z zakresu połączeń wideo z tłumaczami języka migowego za pomocą



- przeglądarki internetowej i aplikacji mobilnej, które ułatwi komunikację pracowników PKP z niesłyszącym pasażerem.
- ▶ Zakończenie przebudowy zabytkowego dworca Piła Główna.

Listopad

- ▶ Zakończenie gruntownej przebudowy dworca w Kaliszu.
- ▶ Finalizacja transakcji sprzedaży wszystkich udziałów w spółce Galeria Katowicka przez PKP S.A. i NEINVER. Jedynym właścicielem centrum handlowego został fundusz inwestycyjny zarządzany przez Meyer Bergman. Zarządzaniem obiektem zajęła się firma Apsys Polska.

Grudzień

- ▶ Oddanie do użytku dworca kolejowego Warszawa Zachodnia. W bezpośrednim sąsiedztwie dworca Warszawa Zachodnia powstaje nowoczesny kompleks biznesowy West Station. Dwa budynki biurowe, każdy 14-kondygnacyjny, zaoferują najemcom łącznie 68 400 m² powierzchni klasy A.
- ▶ Uruchomienie przez PKP S.A., Fundację Grupy PKP i MIGAM „RKPK” pilotażowego projektu tłumaczeń języka migowego on-line. Z rozwiązania, wprowadzonego z myślą o osobach głuchych i słabosłyszących, można już korzystać na 10 największych dworcach kolejowych. Usługa dostępna jest przez 7 dni w tygodniu, w godzinach otwarcia InfoDworców (7.00–21.00).
- ▶ Otwarcie zmodernizowanego dworca Kraków Płaszów.

- ▶ Udostępnienie podróznym dworca kolejowego w Ciechanowie. To ostatni obiekt wybudowany w 2015 roku w ramach projektu IDS.
- ▶ Obchody 40. urodzin dworca Warszawa Centralna. W ciągu 3 dni świetnej zabawy impreza urodzinowa, organizowana pod hasłem „40 lat minęło”, przeniosła nas w czasie do okresu młodości dworca, czyli w lata 70. Z tej okazji na wszystkich podróznym, mieszkańców stolicy i miłośników dworca czekała moc atrakcji.
- ▶ Oddanie do użytku gruntownie zmodernizowanego dworca Kędzierzyn-Koźle.
- ▶ Udostępnienie inwestycji dworca Sopot Centrum. Projekt zrealizowany został w pionierskiej formule partnerstwa publiczno-prywatnego z udziałem funduszy unijnych (Jessica), w którym uczestniczą: PKP S.A., Gmina Miasta Sopotu oraz Bałtycka Grupa Inwestycyjna S.A.

3

www.plk-sa.pl

PKP POLSKIE
LINIE KOLEJOWE

3.1 O Firmie

Spółka jest zarządcą narodowej sieci linii kolejowych, którą udostępnia licencjonowanym przewoźnikom kolejowym.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PLK) prowadzi działalność gospodarczą od 1 października 2001 roku. Akcjonariuszami Spółki są: Skarb Państwa, który posiada 86,5% wszystkich akcji oraz PKP S.A., która posiada pozostałe 13,5% akcji. Na dzień 31 grudnia 2015 roku kapitał zakładowy PLK wynosił 16 684,8 mln zł.

Spółka jest zarządcą narodowej sieci linii kolejowych, którą udostępnia licencjonowanym przewoźnikom kolejowym. Głównym przedmiotem działalności Spółki jest:

- ▶ odpłatne udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom pasażerskim i towarowym na równoprawnych zasadach, według stawek publikowanych w cenniku zatwierdzanym przez Urząd Transportu Kolejowego;

- ▶ działalność usługowa na rzecz zwiększenia dostępności, atrakcyjności i niezawodności transportu kolejowego, w szczególności prowadzenie ruchu kolejowego i administrowanie liniami kolejowymi, utrzymanie linii kolejowych w stanie zapewniającym sprawny i bezpieczny przewóz osób i rzeczy, regularność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, ochrona przeciwpożarowa, ochrona środowiska oraz mienia na obszarze kolejowym;
- ▶ 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.

PLK z powodzeniem łączy tradycję z wykorzystaniem najnowszych rozwiązań i technologii.



3.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

▲ Ireneusz Merchel – Prezes Zarządu

Zarząd

- ▶ Ireneusz Merchel – Prezes Zarządu
- ▶ Andrzej Pawłowski – Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Eksploatacji
- ▶ Małgorzata Kuczevska-Laska – Członek Zarządu, Dyrektor ds. Finansowych i Ekonomicznych
- ▶ Antoni Jasiński – Członek Zarządu, Dyrektor ds. Utrzymania Infrastruktury
- ▶ Włodzimierz Żmuda – Członek Zarządu, Dyrektor ds. Jakości Inwestycji i Ryzyka Operacyjnego

Rada Nadzorcza

- ▶ Mariusz Andrzejewski – Przewodniczący
- ▶ Artur Kawaler – Sekretarz
- ▶ Piotr Gebel
- ▶ Wiesław Pełka
- ▶ Jan Piechel
- ▶ Stanisław Skoczylas
- ▶ Ryszard Stopa

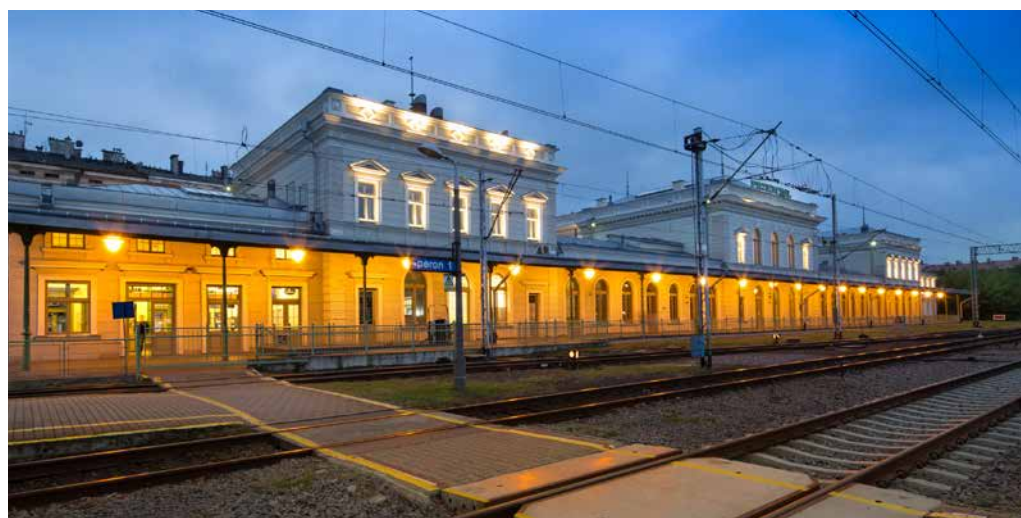
3.3 Finanse

W 2015 roku PLK poniosły stratę netto w kwocie 351,8 mln zł, wyższą o 204,3 mln zł niż w 2014 roku. Pogorszenie wyniku netto wynikało z wyższej straty ze sprzedaży (następstwo niższych środków dofinansowania, niższych przychodów ze sprzedaży złomu oraz wyższych kosztów usług obcych, amortyzacji i pracy, pomimo wyższych przychodów z udostępniania linii kolejowych).

W 2015 roku przychody ze sprzedaży wyniosły 4 754,5 mln zł i były niższe o 142,6 mln zł w porównaniu do 2014 roku. Zasadniczo wynikało to z otrzymania niższych o 151,3 mln zł środków publicznych oraz uzyskania niższych o 60,7 mln zł

WYNIKI FINANSOWE ZA LATA 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	4 897,1	4 754,5	-142,6	-2,9%
Koszty działalności operacyjnej	5 144,0	5 528,1	384,1	7,5%
Wynik ze sprzedaży	-246,9	-773,6	-526,7	213,3%
Marża wyniku na sprzedaży	-5,0%	-16,3%	-11,3 p.p.	-
Pozostałe przychody operacyjne	516,7	876,0	359,3	69,5%
Pozostałe koszty operacyjne	349,2	446,2	97,0	27,8%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	167,5	429,8	262,3	156,6%
EBIT	-79,4	-343,8	-264,4	333,0%
EBITDA	916,2	763,4	-152,8	-16,7%
Marża EBITDA	18,7%	16,1%	-2,6 p.p.	-
Przychody finansowe	69,7	97,2	27,5	39,5%
Koszty finansowe	137,8	105,2	-32,6	-23,7%
Wynik na działalności finansowej	-68,1	-8,0	60,1	-88,3%
Zysk (strata) brutto	-147,5	-351,8	-204,3	138,5%
Podatek dochodowy	0,0	0,0	0,0	-
Zysk (strata) netto	-147,5	-351,8	-204,3	138,5%
Rentowność netto	-3,0%	-7,4%	-4,4 p.p.	-



przychodów ze sprzedaży towarów i materiałów, przy jednocześnie wyższych o 75,2 mln zł przychodach z udostępniania linii kolejowych.

Spadek przychodów z tytułu dofinansowania to następstwo niższej dotacji z budżetu państwa na zarządzanie infrastrukturą kolejową i jej utrzymanie o 467,6 mln zł, niższej dotacji na pomoc techniczną Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (dalej POIiŚ) o 3,3 mln zł, przy wyższej rekompensacie z tytułu normalizacji rachunkowości o 177,5 mln zł (wyższa kwota rekompensaty z tytułu wydatków poniesionych na Straż Ochrony Kolei [dalej SOK]) oraz wyższej dotacji z Funduszu Kolejowego o 142,1 mln zł (wyższa pula środków z funduszu na remonty i utrzymanie).



PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY I ZRÓWNANE Z NIMI W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym:	4 897,1	4 754,5	-142,6	-2,9%
Przychody z udostępniania linii kolejowych, z tego:	1 922,6	1 997,8	75,2	3,9%
Przewoźnicy towarowi	1 043,8	1 020,0	-23,8	-2,3%
Przewoźnicy pasażerscy	878,8	977,8	99,0	11,3%
Środki publiczne	2 623,0	2 471,7	-151,3	-5,8%
Przychody ze sprzedaży pozostałych usług	113,5	108,7	-4,8	-4,2%
Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby	8,9	7,9	-1,0	-11,2%
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	229,1	168,4	-60,7	-26,5%

Koszty działalności operacyjnej wyniosły 5 528,1 mln zł i były o 384,1 mln zł wyższe w porównaniu do 2014 roku. Odnutowany wzrost to rezultat przede wszystkim wyższych kosztów poniesionych na usługi obce (głównie wynikających z większego zakresu rzeczowego remontów oraz wzrostu kosztów utrzymania porządku i czystości na obiektach infrastruktury pasażerskiej, co związane było z wyższym standardem świadczonych usług), wyższych kosztów amortyzacji, wyższych kosztów wynagrodzeń (będących efektem m.in. wyższego poziomu zatrudnienia, podwyżek wynagrodzeń, wzrostu wynagrodzenia minimalnego).

W 2015 roku rozwiązano odpis aktualizujący należności objęte ugodą od Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. (dalej Przewozy Regionalne), dokonano wyższych odpisów dotacji otrzymanych na sfinansowanie budowy środków trwałych odpisywanych równoległe do odpisów amortyzacyjnych środków trwałych oraz otrzymano środki z gwarancji bankowych. Powyższe implikowało wzrost pozostałych przychodów operacyjnych w stosunku do 2014 roku.

Wzrost pozostałych kosztów operacyjnych w 2015 roku, względem poprzedniego roku, odnotowano pomimo wyższych w 2014 roku kosztów wynikających z dokonania odpisów aktualizujących wartość należności wątpliwych (w tym głównie należności od Przewozów Regionalnych), w wyniku wyższej kwoty zawiązyanych rezerw na roszczenia wykonawców na projektach inwestycyjnych, świadczeń pracowniczych emerytalno-rentowych.

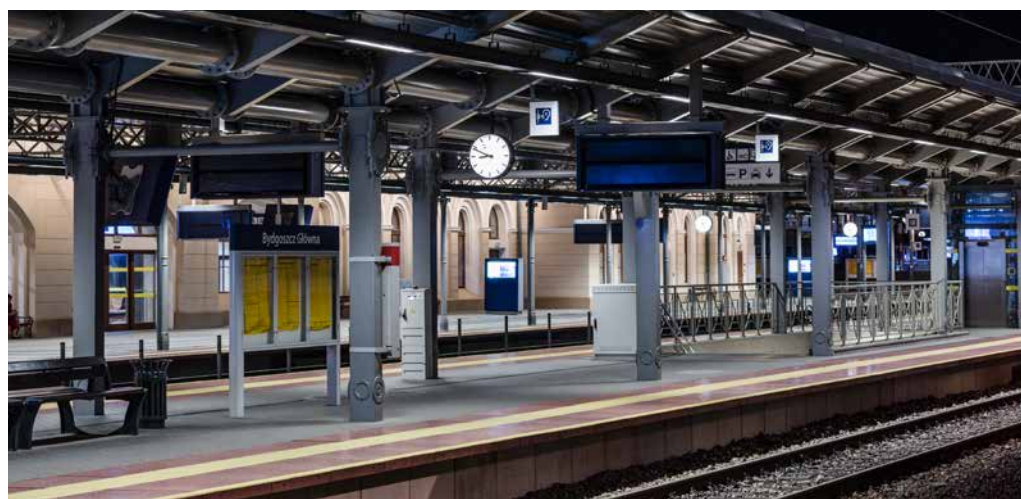
Niższa strata na działalności finansowej, w porównaniu do 2014 roku o 60,1 mln zł, jest głównie efektem spadku kosztów finansowych w wyniku poniesienia niższych kosztów ujemnych różnic kursowych oraz dokonania niższych odpisów aktualizujących należności odsetkowe. Na korzystniejszy wynik na działalności finansowej miały wpływ również wyższe przychody finansowe (efekt rozwiązania odpisu aktualizującego, utworzonego na należności odsetkowe od Przewozów Regionalnych oraz otrzymania wyższych odsetek od należności przeterminowanych).

Koszty działalności operacyjnej wyniosły 5 528,1 mln zł i były o 384,1 mln zł wyższe w porównaniu do 2014 roku. Odnutowany wzrost to rezultat przede wszystkim wyższych kosztów poniesionych na usługi obce (...)

Na korzystniejszy wynik na działalności finansowej miały wpływ również wyższe przychody finansowe (...)

KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Koszty operacyjne ogółem	5 144,0	5 528,1	384,1	7,5%
Amortyzacja	995,6	1 107,2	111,6	11,2%
Zużycie materiałów i energii	439,3	455,2	15,9	3,6%
Usługi obce	1 249,8	1 415,2	165,4	13,2%
Podatki i opłaty	69,0	77,7	8,7	12,6%
Wynagrodzenia	1 893,4	1 955,1	61,7	3,3%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	468,5	485,1	16,6	3,5%
Pozostałe koszty rodzajowe	28,4	32,6	4,2	14,8%



3.4 Majątek

Najwyższą część aktywów trwałych w Spółce stanowią rzeczowe aktywa trwałe. W ciągu 2015 roku nastąpił wzrost tej pozycji aktywów o 16,6% w następstwie prowadzonego procesu inwestycyjnego. Dominujący udział w strukturze rzeczowych aktywów trwałych stanowiły budynki, lokale,

obiekty inżynierii lądowej i wodnej. Odnotowano wzrost ich udziału w łącznej wartości aktywów o 6,0 p.p. w porównaniu do 2014 roku, głównie w wyniku modernizacji infrastruktury kolejowej. Jednocześnie w ciągu roku obrotowego odnotowano spadek udziału aktywów trwałych w budowie w strukturze aktywów trwałych o 5,0 p.p.

WYBRANE AKTYWA TRWAŁE W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	31.12.2014	31.12.2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Aktywa trwałe	39 138,9	45 630,6	6 491,7	16,6%
I. Wartości niematerialne i prawne	11,6	27,2	15,6	134,5%
II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego:	39 009,3	45 478,8	6 469,5	16,6%
1. Środki trwałe, z tego:	24 481,5	30 899,9	6 418,4	26,2%
a. Grunty	3 295,0	3 509,4	214,4	6,5%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	20 550,2	26 677,8	6 127,6	29,8%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	566,4	639,9	73,5	13,0%
d. Środki transportu	60,9	62,8	1,9	3,1%
e. Inne środki trwałe	9,0	10,0	1,0	11,1%
2. Środki trwałe w budowie	14 413,6	14 528,2	114,6	0,8%
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie	114,2	50,7	-63,5	-55,6%

Najwyższą część aktywów trwałych w Spółce stanowią rzeczowe aktywa trwałe. W ciągu 2015 roku nastąpił wzrost tej pozycji aktywów o 16,6% w następstwie prowadzonego procesu inwestycyjnego.

3.5 Dofinansowanie

W 2015 roku PLK otrzymały dofinansowanie do bieżącej działalności oraz do działalności inwestycyjnej. Celem przyznania środków z dotacji budżetowej było pokrycie kosztów zarządzania, ochrony oraz ulgi intermodalnej. W trakcie 2015 roku, decyzją Ministra Infrastruktury i Rozwoju, zredukowano wielkość przyznanej PLK dotacji budżetowej o kwotę 792,9 mln zł, w tym 770,3 mln zł dotyczyło dotacji podmiotowej, a 22,6 mln zł rekompensaty z tytułu normalizacji rachunkowości.

Dotacja celowa na pomoc techniczną do projektów POLiŚ 2014–2020 ma na celu realizację zadań finansowanych z udziałem środków pochodzących z funduszy strukturalnych UE.

Otrzymane środki z Funduszu Kolejowego są przyznawane na mocy „Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków z Funduszu Kolejowego”. Dofinansowanie to zmniejsza poziom kosztów wykorzystywanych do kalkulacji stawek dostępu, co bezpośrednio wpływa na obniżenie wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. W 2015 roku środki z Funduszu Kolejowego wydatkowano

na podstawie „Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w latach 2014–2019” (aktualizowanego uchwałą Rady Ministrów w lipcu 2015 roku).

Na podstawie Rozporządzenia Rady (EWG) z 26 czerwca 1969 roku, dotyczącego wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych, PLK są uprawnione do otrzymania rekompensaty za poniesione wydatki wynikające z obowiązku utrzymania przejazdów kolejowych oraz pokrywania kosztów związanych z funkcjonowaniem SOK. Rozporządzenie ma doprowadzić do trwałego zapewnienia równych warunków konkurencji między różnymi gałęziami transportu. W 2015 roku PLK, na podstawie wniosku dotyczącego końcowego rozliczenia normalizacji rachunkowości z tytułu kosztów utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych za 2013 rok, otrzymały rekompensatę w wysokości 22,6 mln zł. Spółka otrzymała również, na podstawie umowy zawartej w 2015 roku z Ministrem Infrastruktury i Rozwoju, rekompensatę w kwocie 190,9 mln zł z tytułu wydatków wynikających z obowiązku pokrywania kosztów związanych z funkcjonowaniem SOK za 2012 rok.

Dofinansowanie z Funduszu Kolejowego zmniejsza poziom kosztów wykorzystywanych do kalkulacji stawek dostępu, co bezpośrednio wpływa na obniżenie wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

WYKORZYSTANIE KRAJOWYCH ŚRODKÓW PUBLICZNYCH W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

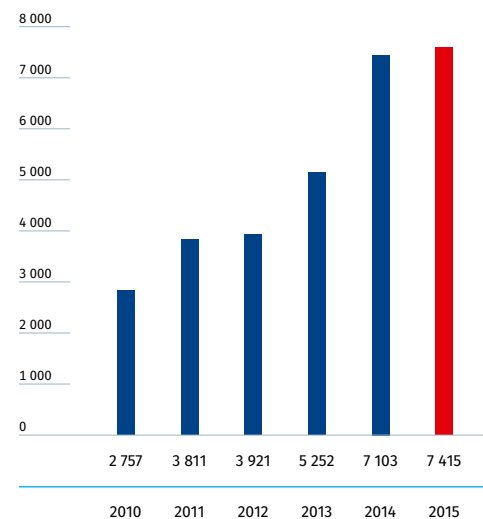
Wyszczególnienie	31.12.2014	31.12.2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Środki publiczne na działalność operacyjną, z tego:	2 623,0	2 471,7	-151,3	-5,8%
Dotacja budżetowa (podmiotowa)	1 852,6	1 385,0	-467,6	-25,2%
Dotacja na pomoc techniczną POLiŚ	54,6	51,3	-3,3	-6,0%
Fundusz Kolejowy część „B” – remonty i utrzymanie	66,6	224,8	158,2	237,5%
Fundusz Kolejowy część „E” – wydatki bieżące	613,3	597,1	-16,2	-2,6%
Rekompensaty z tytułu normalizacji rachunkowości	35,9	213,5	177,6	494,7%
Środki publiczne na działalność inwestycyjną, z tego:	189,8	588,4	398,6	210,0%
Dotacja budżetowa niekwalifikowana (majątkowa – z budżetem na linie o znaczeniu obronnym)	14,1	225,9	211,8	1 502,1%
Fundusz Kolejowy część „A” na finansowanie projektów inwestycyjnych oraz na spłatę odsetek, kapitału EBI i obligacji	175,7	362,5	186,8	106,3%



3.6 Inwestycje

PLK, jako zarządca państwowej infrastruktury kolejowej, mają za zadanie wpływać na wzrost sprawności i wydajności systemu transportowego kraju, poprzez realizację szeroko pojętego programu modernizacji linii kolejowych. W 2015 roku toczyły się prace nad opracowaniem nowego, wieloletniego programu inwestycji kolejowych na lata 2014–2023, który został przyjęty we wrześniu 2015 roku. Tym samym, Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku zastąpił Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych i jest głównym dokumentem, w oparciu o który realizowane są inwestycje.

NAKLĄDY INWESTYCYJNE
W LATACH 2010–2015 (W MLN ZŁ)



Inwestowane środki pieniężne przeznaczono głównie na modernizację linii kolejowych, co przelożyło się na wzrost przepustowości linii kolejowych i prędkości handlowej przewoźników.

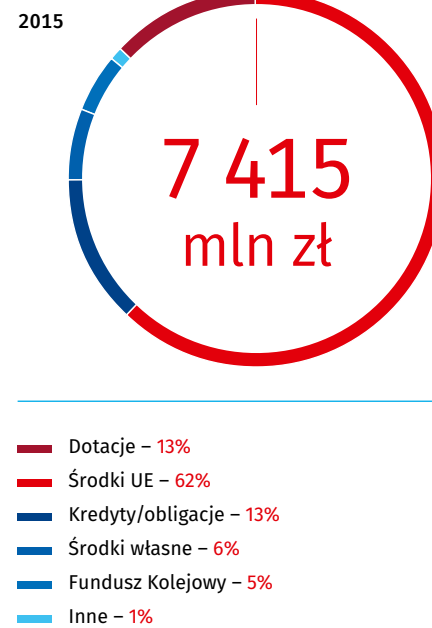
3.7 Zatrudnienie

Przeciętne zatrudnienie w PLK w 2015 roku wyniosło 38 803 etaty i było wyższe o 844 etaty w porównaniu do 2014 roku. Z kolei stan zatrudnienia na koniec 2015 roku wyniósł 39 139 osób, co oznaczało wzrost o 875 osób w stosunku do poprzedniego roku. Wzrost zatrudnienia w porównaniu do końca grudnia 2014 roku wynikał głównie z uzupełnienia zatrudnienia w utrzymaniu i inżynierii ruchu, dystrybucji etatów związanych z ograniczaniem pracy w godzinach nadliczbowych oraz wdrożeniem działań związanych z luką pokoleniową. PLK to nowoczesny pracodawca kierujący się najwyższymi standardami pracy poprzez:

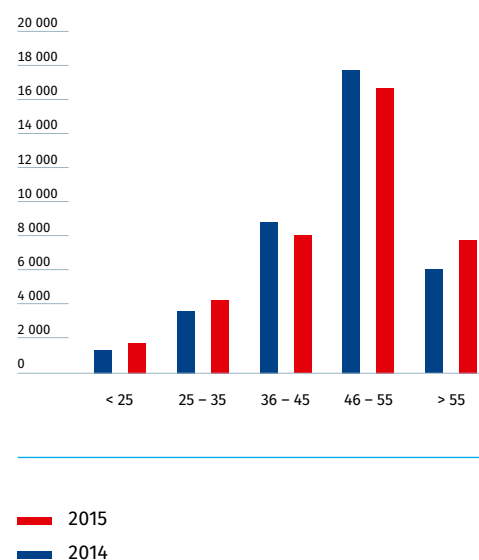
- ▶ zatrudnianie specjalistów, którzy są ekspertami w dziedzinach potrzebnych do realizacji zadań firmy,
- ▶ motywowanie i tworzenie warunków do podnoszenia kwalifikacji pracowników oraz systematycznego, świadomego rozwijania wiedzy i kompetencji.

W 2015 roku PLK poniosły nakłady inwestycyjne w kwocie 7 414,7 mln zł i był to rekordowy poziom w historii Spółki. Inwestowane środki pieniężne przeznaczone głównie na modernizację linii kolejowych, co przelożyło się na wzrost przepustowości linii kolejowych i prędkości handlowej przewoźników.

STRUKTURA ŹRÓDEŁ FINANSOWANIA
INWESTYCJI W 2015 ROKU



STRUKTURA ZATRUDNIENIA
WEDŁUG WIEKU PRACOWNIKÓW



3.8 Najważniejsze wydarzenia

Styczeń

- ▶ Uznanie 2014 roku za najbezpieczniejszy w historii kolei. Podsumowanie efektów „Programu poprawy bezpieczeństwa w PLK”.

Luty

- ▶ Wprowadzenie dodatkowych usług dla pasażera – rozkład jazdy na smartfony. Bezpłatna aplikacja z informacją o rozkładzie jazdy pociągów pasażerskich wszystkich przewoźników.

Marzec

- ▶ Pierwsze tory na dworcu Łódź Fabryczna – kolejny etap budowy jednego z najnowocześniejszych dworców w Europie.

Kwiecień

- ▶ Podpisanie przez PLK umowy „Modernizacja systemu sterowania ruchem kolejowym na trasie Rawicz – Czempin”. To pierwsza umowa pozwalająca na wykorzystanie środków z nowej perspektywy 2014–2020.

Maj

- ▶ Nowe funkcjonalności dla pasażera. Na stronie www.portalpasażera.pl można śledzić wszystkie połączenia kolejowe w czasie rzeczywistym, a także znaleźć aktualną informację o utrudnieniach.

Czerwiec

- ▶ Inauguracja 11. edycji kampanii społecznej „Bezpieczny przejazd”. Nowa odsłona z hasłem „Szlaban na ryzyko!”.
- ▶ Wszystkie projekty PLK w pierwszym konkursie „Łącząc Europę” („Connecting Europe Facility” [dalej CEF]) zostały przyjęte przez Komisję Europejską. Ponad 7,5 mld zł dotacji na realizację 7 projektów.

Lipiec

- ▶ Początek modernizacji linii nr 8 z Warszawy do Radomia. Spółka podpisała umowę na modernizację linii na odcinku Warszawa Okęcie – Czachówek.

Sierpień

- ▶ Wprowadzenie nowej formy szkoleń praktycznych dla dyżurnych ruchu – nowoczesny symulator urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności pomaga do-

skonać umiejętności pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo.

Wrzesień

- ▶ Nowoczesne połączenie dworzec – lotnisko. Uruchomienie szybkiego połączenia kolejowego Kraków Główny – port lotniczy Kraków Balice.
- ▶ Udział w 11. Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO 2015. Spółka uhonorowana została „Lokomotywą Rynku Kolejowego” za nowe możliwości portalu pasażera, czyli aplikację informującą w czasie rzeczywistym o kursowaniu pociągów.

Październik

- ▶ Podpisanie porozumienia o współpracy z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju na realizację najlepszych projektów badawczo-rozwojowych związanych z transportem kolejowym.
- ▶ Ogłoszenie przetargu na modernizację linii Warszawa – Poznań na odcinku Sochaczew – Swarzędz wartego około 2,6 mld zł. To kolejne postępowanie finansowane PLK z nowego unijnego instrumentu finansowego CEF „Łącząc Europę”.

Listopad

- ▶ Pozytywne efekty testów systemu ERTMS poziomu 2. na trasie Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna, w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna”.
- ▶ Polska dołączyła do krajów Unii Europejskiej, w których funkcjonują korytarze towarowe. Otwarcie dwóch międzynarodowych korytarzy towarowych: korytarz nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie i korytarz nr 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie.

Grudzień

- ▶ Powrót pociągów na trasę Warszawa – Białystok. Zakończony kolejny etap modernizacji z pierwszym wyłączeniem linii kolejowej na czas szybkiej inwestycji (Tuszczy – Sadowne Węgierskie).
- ▶ Wykorzystanie przez PLK w terminie środków unijnych z perspektywy 2007–2013 w wysokości 13,4 mld zł. Spółka zmodernizowała sieć kolejową, znacząco poprawiła się obsługa ruchu pasażerskiego i poziom bezpieczeństwa na torach.



4

www.pkp.cargo.com

PKP CARGO

4.1 O Firmie

Spółka PKP CARGO jest największym w Polsce i drugim w Unii Europejskiej operatorem kolejowych przewozów towarowych.

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.

Spółka 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 bocznice i trakcyjne. Ponadto zajmuje się utrzymaniem i naprawami taboru oraz działalnością rekultywacyjną.

STRUKTURA AKCJONARIATU SPÓŁKI PKP CARGO NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2015 ROKU

Akcjonariusz	Liczba akcji	Procentowy udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	Procentowy udział w ogólnej liczbie głosów na WZA
PKP S.A.	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE	5 771 555	12,89%	5 771 555	12,89%
Morgan Stanley	2 380 008	5,31%	2 380 008	5,31%
AVIVA OFE	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	19 512 789	43,57%	19 512 789	43,57%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

Spółka jest największym w Polsce i drugim w Unii Europejskiej operatorem kolejowych przewozów towarowych. Obecnie PKP CARGO posiada certyfikaty bezpieczeństwa umożliwiające świadczenie samodzielnych usług transportu kolejowego na terytorium 7 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 2 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 spółce PKP CARGO wzrost udziału na rynku czeskim oraz udział w przebiegu korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk. W 2015 roku spółka PKP CARGO podpisała umowę nabycia 44,44% udziałów w spółce PS Trade Trans Sp. z o.o., uzyskując tym samym 100% udziałów w tej Spółce. Spółka ta zmieniła nazwę na PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. i w wyniku konsolidacji z CARGOSPED Sp. z o.o. połączyła funkcje spedytora i operatora intermodalnego działającego w ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO.



4.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące spółki PKP CARGO

▲ Maciej Libiszewski – Prezes Zarządu

Zarząd

- ▶ Maciej Libiszewski – Prezes Zarządu
- ▶ Grzegorz Fingas – Członek Zarządu ds. Handlowych
- ▶ Jarosław Klasa – Członek Zarządu ds. Operacyjnych
- ▶ Arkadiusz Olewnik – Członek Zarządu ds. Finansowych
- ▶ Zenon Kozendra – Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników

Rada Nadzorcza

- ▶ Mirosław Pawłowski – Przewodniczący
- ▶ Andrzej Wach – Wiceprzewodniczący
- ▶ Zofia Dzik
- ▶ Marek Janusz Podskalny
- ▶ Raimondo Eggink
- ▶ Krzysztof Czarnota
- ▶ Małgorzata Kryszkiewicz
- ▶ Czesław Warszewicz
- ▶ Jerzy Kleniewski
- ▶ Tadeusz Stachaczyński

4.3 Finanse

Grupa PKP CARGO w 2015 roku odnotowała zysk netto w wysokości 31,4 mln zł.

W 2015 roku Grupa PKP CARGO uzyskała przychody z działalności operacyjnej na poziomie 4 554,1 mln zł i był to wzrost w stosunku do 2014 roku o 279,8 mln zł. Wyższe przychody spowo-

dowane były przede wszystkim włączeniem do konsolidacji spółki AWT. Jednak na rynku krajowym można było zaobserwować negatywne trendy w przychodach przewozowych oraz spedycyjnych wynikających m.in. z silnej presji cenowej rynku kolejowych przewozów towarowych, a także zmniejszenia przychodów z przewozów kruszyw i materiałów budowlanych wynikające z niskiego stanu zaawansowania inwestycji infrastrukturalnych.

SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW ZA LATA 2014–2015 SPORZĄDZONE WEDŁUG MSR/MSSF (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody z działalności operacyjnej	4 274,3	4 554,1	279,8	6,5%
Koszty działalności operacyjnej	4 153,4	4 498,2	344,8	8,3%
EBIT	120,9	55,9	-65,0	-53,8%
EBITDA	503,7	704,9	201,2	39,9%
Marża EBITDA	11,8%	15,5%	3,7 p.p	31,3%
Przychody finansowe	33,8	14,7	-19,1	-56,5%
Koszty finansowe	62,1	65,1	3,0	4,8%
Wynik na działalności finansowej	-27,4	-44,1	-16,7	-
Zysk przed opodatkowaniem	93,5	11,8	-81,7	-87,4%
Podatek dochodowy	15,2	-19,6	-34,8	-
Zysk netto	78,3	31,4	-46,9	-59,9%
Rentowność netto	1,8%	0,7%	-1,1 p.p	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy	-2,6	34,3	36,9	-
Suma całkowitych dochodów	44,9	108,7	63,8	142,1%

Wyższe przychody spowodowane były przede wszystkim włączeniem do konsolidacji spółki AWT.



KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ GRUPY PKP CARGO W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Koszty operacyjne ogółem	4 153,4	4 498,2	344,8	8,3%
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	382,8	649,0	266,2	69,5%
Zużycie materiałów i energii	594,0	697,0	103,0	17,3%
Usługi obce	1 315,8	1 501,2	185,4	14,1%
Podatki i opłaty	40,8	38,6	-2,2	-5,4%
Koszty świadczeń pracowniczych	1 698,9	1 484,8	-214,1	-12,6%
Pozostałe koszty rodzajowe	44,0	53,9	9,9	22,5%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	38,2	25,7	-12,5	-32,7%
Pozostałe koszty operacyjne	39,0	48,2	9,2	23,6%



W 2015 roku koszty działalności operacyjnej wzrosły o 344,8 mln zł, tj. o 8,3% r/r, do poziomu 4 498,2 mln zł, głównie w wyniku włączenia do konsolidacji AWT. W 2015 roku odnotowano wzrost kosztów amortyzacji i odpisów aktualizujących o 266,2 mln zł (tj. o 69,5% r/r) do poziomu 649,0 mln zł w wyniku włączenia do konsolidacji AWT, wysokiego poziomu nakładów inwestycyjnych oraz dokonania odpisu aktualizującego z tytułu trwałej utraty wartości taboru bez ważnych świadectw sprawności technicznej. Wzrost w pozostałych pozycjach zużycia materiałów i energii oraz usług obcych był spowodowany w głównej mierze włączeniem do konsolidacji spółki AWT, natomiast spadek kosztów świadczeń pracowniczych miał związek z Programem Dobrowolnych Odejść I oraz Programem Dobrowolnych Odejść II,

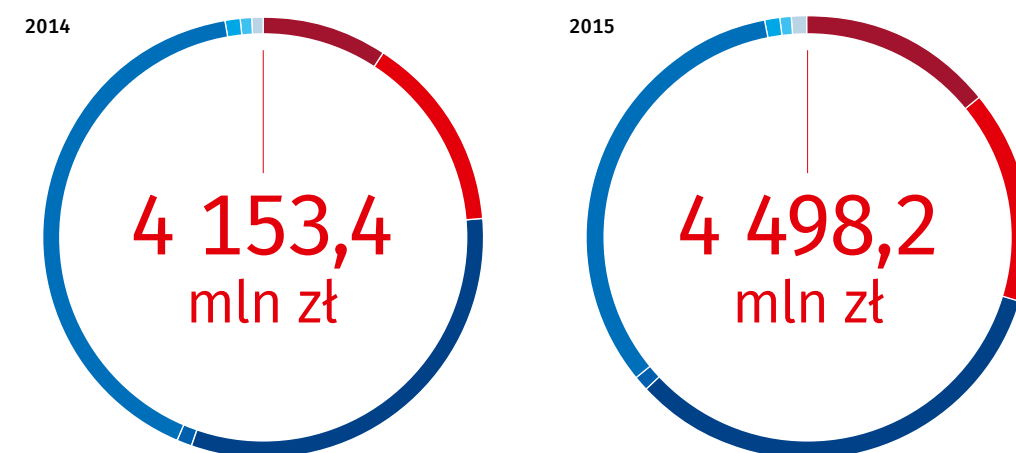
a także rozwiązywaniem umów o pracę w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych.

W 2015 roku Grupa PKP CARGO poniosła stratę na działalności finansowej w wysokości 44,1 mln zł i był to wynik niższy w stosunku do roku poprzedniego o 16,7 mln zł. Główną przyczyną pogorszenia się wyniku z działalności finansowej było zmniejszenie o 15,0 mln zł (tj. -77,1% r/r) przychodów odsetkowych z lokat i rachunków bankowych.

W 2015 roku zysk przed opodatkowaniem Grupy PKP CARGO wyniósł 11,8 mln zł i był niższy o 87,4% w stosunku do osiągniętego w 2014 roku. Wynikło to ze spadku zysku z działalności operacyjnej i wyniku na działalności finansowej. W 2015 roku Grupa wypracowała zysk netto w wysokości 31,4 mln zł.

W 2015 roku Grupa PKP CARGO wypracowała zysk netto w wysokości 31,4 mln zł.

STRUKTURA KOSZTÓW DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ GRUPY PKP CARGO W LATACH 2014–2015



- Amortyzacja i odpisy aktualizujące – 9,2%
- Zużycie materiałów i energii – 14,3%
- Usługi obce – 31,7%
- Podatki i opłaty – 1,0%
- Koszty świadczeń pracowniczych – 40,9%
- Pozostałe koszty rodzajowe – 1,1%
- Wartość sprzedanych towarów i materiałów – 0,9%
- Pozostałe koszty operacyjne – 0,9%

- Amortyzacja i odpisy aktualizujące – 14,4%
- Zużycie materiałów i energii – 15,5%
- Usługi obce – 33,4%
- Podatki i opłaty – 0,8%
- Koszty świadczeń pracowniczych – 33,0%
- Pozostałe koszty rodzajowe – 1,2%
- Wartość sprzedanych towarów i materiałów – 0,6%
- Pozostałe koszty operacyjne – 1,1%

4.4 Majątek

Na dzień 31 grudnia 2015 roku wartość rzeczowych środków trwałych w Grupie PKP CARGO wyniosła ogółem 4 719,7 mln zł i w porównaniu do poprzedniego roku wzrosła o 675,1 mln zł, głównie z tytułu włączenia do konsolidacji aktywów AWT.



WYBRANE AKTYWA TRWAŁE GRUPY PKP CARGO W LATACH 2014–2015 (MLN ZŁ) WEDŁUG MSR/MSSF

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
I. Rzeczowe aktywa trwałe	4 044,6	4 719,7	675,1	16,7%
1. Środki trwałe	4 026,4	4 691,9	665,5	16,5%
a. Grunty, w tym p.w.u.	139,9	152,6	12,7	9,1%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	504,7	597,1	92,4	18,3%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	120,8	146,7	25,9	21,4%
d. Środki transportu	3 253,3	3 785,0	531,7	16,3%
e. Inne środki trwałe	7,7	10,5	2,8	36,4%
2. Środki trwałe w budowie	18,2	27,8	9,6	52,7%



4.5 Inwestycje

Grupa PKP CARGO w 2015 roku poniosła nakłady inwestycyjne w kwocie 484,6 mln zł (zgodnie z MSR/MSFF), co stanowiło 81% wykonania 2014 roku. Nakłady inwestycyjne w 2015 roku przeznaczone były głównie na realizację zadań związanych z taborem i obejmowały przede wszystkim naprawy okresowe wagonów i lokomotyw, mo-

dernizację lokomotyw (15 szt.) oraz zakup wagonów (70 szt. platform do przewozu kontenerów). Ponadto spółka PKP CARGO poniosła nakłady na budowę i wyposażenie terminala kontenerowego oraz rozbudowę hali w Poznaniu Franowie, uporządkowanie gospodarki ściekowej w Kamieńcu Żąbkowickim, modernizację budynków w Gdyni, Wrocławiu i Jaworznie Szczakowej oraz nakłady na teleinformatyzację Spółki.

ZESTAWIENIE WIELKOŚCI NAKŁADÓW INWESTYCYJNYCH PONIESIONYCH PRZEZ GRUPĘ PKP CARGO W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ) ZGODNIE Z MSR/MSFF

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Inwestycje ogółem	596,7	484,6	-112,1	-18,8%
Budownictwo inwestycyjne	18,1	28,1	10,0	55,2%
Modernizacje lokomotyw	48,5	70,4	21,9	45,2%
Komponent w remontach taboru	437,1	307,6	-129,5	-29,6%
Zakupy wagonów	57,3	20,1	-37,2	-64,9%
Maszyny i urządzenia	9,5	12,2	2,7	28,4%
Teleinformatyzacja	22,0	34,9	12,9	58,6%
Pozostałe inwestycje	4,2	9,7	5,5	131,0%

Nakłady inwestycyjne w 2015 roku przeznaczone były głównie na realizację zadań związanych z taborem i obejmowały przede wszystkim naprawy okresowe wagonów i lokomotyw, modernizację lokomotyw oraz zakup wagonów.

4.6 Zatrudnienie

Grupa PKP CARGO na koniec 2015 roku zatrudniała 23 805 osób i był to spadek w stosunku do 2014 roku o 1 155 osób. Przyczyną spadku zatrudnienia była realizacja Programu Dobrowolnych Odejść, który przeprowadzony został w dwóch etapach. W I etapie z programu skorzystało 3 041 pracowników, którzy zakończyli pracę począwszy od 1 lutego 2015 roku. Z kolei w ramach II etapu programu udział wzięło 874 pracowników spółki PKP CARGO, którzy zakończyli pracę począwszy od 1 lipca 2015 roku. Program został wdrożony również w spółce PKP CARGOTABOR – odeszło 107 pracowników począwszy od 1 sierpnia 2015 roku.



4.7 Przewozy towarów

Grupa PKP CARGO w 2015 roku przewiozła 116,3 mln ton ładunków i był to wzrost w porównaniu do roku poprzedniego o 5,6 mln ton (tj. o 5,1%). W 2015 roku niższa była natomiast średnia odległość przewozów o 4,8 km (tj. o 1,8%). W następstwie wzrostu przewiezionej masy ładunków, przy jednoczesnym spadku średniej odległości przewozów, odnotowano wzrost pracy przewozowej o 892,3 mln tkm w stosunku do 2014 roku (tj. o 3,1%).

Wzrost przewiezionej masy towarów w 2015 roku wynikał głównie ze zwiększonych przewozów węgla kamiennego o 5,9 mln ton (tj. o 11,3%), w związku z prowadzoną polityką handlową (zwiększenie przewozów w Polsce oraz znaczny wzrost w przewozach zagranicznych, w związku z nowo pozyskanymi w 2015 roku przewozami z Czech na

Słowację). Spadły natomiast przewozy kruszyw i materiałów budowlanych, drewna i produktów rolnych oraz towarów zaklasyfikowanych do grupy „Pozostałe”. Największy spadek odnotowały przewozy kruszyw i materiałów budowlanych o 1,6 mln ton (tj. o 7,6%), w konsekwencji spowolnienia inwestycji infrastrukturalnych oraz niskiego zaawansowania nowych inwestycji (fazy rozstrzygnięcia przetargów, projektowania i planowania). Spadek średniej odległości przewozów, o 4,8 km w porównaniu do 2014 roku, wynikał głównie ze spadku średniej odległości przewozów kruszyw i materiałów budowlanych, a także wzrostu udziału przewozów węgla kamiennego (z 47% w 2014 roku do 50% w 2015 roku w ujęciu przewiezionej masy), które charakteryzują się niską średnią odległością (w 2015 roku 214 km, podczas gdy średnia odległość wszystkich przewozów wyniosła 257 km).

ZESTAWIENIE MIERNIKÓW PRZEWOZOWYCH GRUPY PKP CARGO W LATACH 2014–2015

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przewozy ładunków (mln ton)	110,7	116,3	5,6	5,1%
Praca przewozowa (mln tkm)	28 946,8	29 839,1	892,3	3,1%
Średnia odległość przewozów (km)	261,5	256,7	-4,8	-1,8%



Zwiększenie przewozów w Polsce oraz znaczny wzrost w przewozach zagranicznych, w związku z nowo pozyskanymi w 2015 roku przewozami z Czech na Słowację.

4.8 Najważniejsze wydarzenia

Styczeń

- ▶ Finalizacja Programu Dobrowolnych Odejść rozpoczętego w spółce PKP CARGO w 2014 roku – z I etapu skorzystało ponad 3 tys. osób.
- ▶ Przystąpienie do tworzenia Intermodalnego Centrum Logistycznego w Poznaniu Franowie. W wyniku rozbudowy zwiększą się możliwości przeładunkowe terminala o 40%.

Luty

- ▶ Zawarcie porozumienia ze stroną społeczną kończącego spór zbiorowy.
- ▶ Wygranie przetargu na przewozy węgla kamiennego dla spółek wchodzących w skład Grupy Azoty – jednego z największych przetargów przewidzianych na przewóz węgla w 2015 roku o łącznej masie 1,5 mln ton.
- ▶ Nabycie pozostałej części udziałów (44,44%) w PS Trade Trans. Spółka PKP CARGO uzyskała tym samym 100% udziałów PS Trade Trans, przejmując całkowitą kontrolę nad działalnością spedytora.

Marzec

- ▶ Podpisanie 2-letnich umów na przewozy towarów z liderami polskiego przemysłu wykorzystującego drewno: International Paper Kwidzyn, Kronospan Szczecinek oraz Mondi Świecie. Łączna masa przewiezionych przez spółkę PKP CARGO towarów dla tych spółek przez 2 lata przekroczy 5 mln ton, z czego blisko 65% będą stanowiły przewozy drewna.

Kwiecień

- ▶ Rozpoczęcie procesu konsolidacji działalności spedycyjnej w Grupie PKP CARGO – dotąd rozproszonej w 3 spółkach.

Maj

- ▶ Rozpoczęcie realizacji II etapu Programu Dobrowolnych Odejść, w czerwcu skorzystało z niego blisko 900 osób.
- ▶ Sfinalizowanie przejęcia 80% udziałów Advanced World Transport B.V., drugiego pod względem wielkości kolejowego przewoźnika w Czechach.
- ▶ Wygrana w przetargu na przewozy węgla za 62,5 mln zł – na dostawy węgla z lubelskiej Bogdanki i śląskich kopalń do Elektrowni Kozienice, należącej do ENEA Wytwarzanie. Kontrakt obowiązuje od lipca 2015 roku przez 12 miesięcy. Łączna masa przewiezionego w ramach tej umowy paliwa przekroczy 5 mln ton.

Czerwiec

- ▶ Nawiązanie współpracy z Zhengzhou International Hub (prowincja Henan w Chinach) w zakresie kolejowego transportu kontenerów między środkowymi Chinami a Europą (Nowy Jedwabny Szlak). Kluczowym elementem projektu jest rozbudowa suchego portu Grupy PKP CARGO w Małaszewiczach na granicy polsko-białoruskiej.
- ▶ Podpisanie z Veolią w Polsce 3-letniej umowy na przewóz 4,25 mln ton węgla kamiennego. Kontrakt będzie realizowany w latach 2016-2018 i przewiduje głównie dostawy węgla ze śląskich kopalń do centralnej i zachodniej Polski.



Lipiec

- ▶ Rozpoczęcie rozbudowy terminala kontenerowego w Poznaniu Franowie. W przyszłości terminal będzie stanowić część Centrum Logistycznego, świadczącego kompleksową obsługę logistyczną na skrzyżowaniu korytarzy transportowych Wschód-Zachód i Północ-Południe.

Wrzesień

- ▶ Zwiększenie częstotliwości regularnych kontenerowych połączeń między portami a Warszawą do 4 tygodniowo. Są to tzw. pociągi operatorskie, kursujące według stałego rozkładu jazdy skorelowanego z zawinięciami statków do portów.
- ▶ Podpisanie umowy pomiędzy spółką PKP CARGO i firmą Siemens na zakup 15 wielosystemowych lokomotyw Vectron do obsługi relacji międzynarodowych w kierunku zachodnim i południowym.
- ▶ Rozszerzenie dotychczasowej współpracy z Maersk Line, globalnym operatorem kontenerowym. Grupa PKP CARGO przewozi kontenery między polskimi portami a terminalem w Warszawie, składa je i dostarcza samochodami ciężarowymi do miejsca przeznaczenia.

Październik

- ▶ Wydanie zezwolenia przez litewskiego odpowiednika Urzędu Transportu Kolejowego na użytkowanie lokomotyw serii ST48 na kolejowej infrastrukturze Litwy. To już 7. kraj

europejski, gdzie spółka PKP CARGO może samodzielnie realizować przewozy.

Listopad

- ▶ Wygranie przetargu na transport około 12 mln ton węgla i ponad 1 mln ton sorbentów wapiennych dla PGE Górnictwo oraz Energetyki Konwencyjnej. Zlecenie obejmuje lata 2016-2018, a jego maksymalna łączna wartość sięga kwoty blisko 290 mln zł. Umowa jest przedłużeniem dotychczasowej współpracy spółki PKP CARGO z PGE.

Grudzień

- ▶ Pomyślne zakończenie testów lokomotyw Vectron u producenta w Monachium. Trzy pierwsze z zakupionych lokomotyw trafiły do Polski na początku 2016 roku.
- ▶ Zakończenie rozbudowy terminala intermodalnego w Poznaniu Franowie, dzięki której zyskano drugi plac manewrowo-składowy i lepszy układ dróg dojazdowych.

5

www.intercity.pl

PKP INTERCITY

5.1 O Firmie

Spółka jest największym polskim przewoźnikiem pasażerskim, prowadzącym krajowe i międzynarodowe przewozy dalekobieżne.

PKP Intercity S.A. (dalej PKP Intercity) rozpoczęło swoją działalność 1 września 2001 roku poprzez wyodrębnienie ze struktury PKP S.A. Początkowo Spółka koncentrowała swoją działalność w segmencie przewozów komercyjnych. Z czasem oferta przewoźnika została uzupełniona o segment pociągów ekonomicznych – TLK, Tanie Linie Kolejowe (obecnie Twoje Linie Kolejowe). W 2008 roku, w ramach reformy PKP Przewozy Regionalne, włączono do oferty PKP Intercity międzywojewódzkie pociągi pospieszne. 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 szybkie, komfortowe składy Pendolino, łączące największe ośrodki miejskie (Warszawa, Kraków, Katowice, Trójmiasto, Wrocław);
- ▶ Express InterCity (EIC) – ekspresowe pociągi zestawione z klasycznego taboru, łączące centra dużych miast;
- ▶ InterCity (IC) – marka powołana do życia w listopadzie 2014 roku oferująca pasażerom podróż w nowoczesnych, wygodnych pociągach pospiesznych, których zakup i modernizacja finansowane były ze środków UE;
- ▶ Twoje Linie Kolejowe (TLK) – rozbudowana ogólnopolska sieć atrakcyjnych cenowo, dziennych i nocnych połączeń dalekobieżnych w segmencie ekonomicznym, łącząca setki miejscowości w Polsce (m.in. kurorty turystyczne i ośrodki akademickie).

W ofercie przewoźnika znajduje się również siatka połączeń międzynarodowych, łącząca wybrane miasta Polski z krajami ościennymi.



5.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

Zarząd

- ▶ Marek Chraniuk – Prezes Zarządu
- ▶ Jarosław Oniszczyk – Członek Zarządu
- ▶ Artur Resmer – Członek Zarządu

Rada Nadzorcza

- ▶ Cecylia Lachor – Przewodnicząca
- ▶ Marta Postuła
- ▶ Maria Sędek
- ▶ Krzysztof Piotr Ciečka
- ▶ Monika Nowosielska
- ▶ Lucyna Krawczyk
- ▶ Maciej Gustaw Zaborowski

▲ Marek Chraniuk – Prezes Zarządu

5.3 Finanse

W 2015 roku rosące przychody PKP Intercity pozwoliły na wzrost wyniku EBITDA o 90,5 mln zł (tj. o 42,5% r/r). Jednocześnie wyższe koszty finansowe wpłynęły na spadek wyniku netto o 2,6 mln zł. Istotny wpływ na wyniki 2015 roku miały przeprowadzone inwestycje taborowe oraz poszerzona oferta handlowa Spółki.

Spółka uzyskała przychody ze sprzedaży na poziomie 2 097,4 mln zł i były one wyższe o 320,6 mln zł (tj. o 18,0% r/r) w porównaniu do 2014 roku. W ramach poszczególnych kategorii wzrost obejmował głównie przychody w pociągach

WYNIKI FINANSOWE ZA LATA 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	1 776,8	2 097,4	320,6	18,0%
Koszty działalności operacyjnej	1 781,7	2 119,2	337,5	18,9%
Wynik ze sprzedaży	-4,8	-21,7	-16,9	349,0%
Marża wyniku na sprzedaży	-0,3%	-1,0%	-0,8 p.p.	-
Pozostałe przychody operacyjne	95,6	132,0	36,4	38,0%
Pozostałe koszty operacyjne	89,3	75,4	-13,9	-15,6%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	6,3	56,6	50,3	798,7%
EBIT	1,5	34,8	33,4	2 299,0%
EBITDA	213,2	303,7	90,5	42,5%
Marża EBITDA	12,0%	14,5%	2,5 p.p.	-
Przychody finansowe	12,3	13,0	0,7	5,9%
Koszty finansowe	66,7	95,4	28,6	42,9%
Wynik na działalności finansowej	-54,4	-82,4	-27,9	51,3%
Zysk (strata) brutto	-53,0	-47,5	5,5	-10,3%
Podatek dochodowy	1,2	9,3	8,1	672,5%
Zysk (strata) netto	-54,2	-56,8	-2,6	4,8%
Rentowność netto	-3,1%	-2,7%	0,3 p.p.	-

W 2015 roku koszty działalności operacyjnej wyniosły 2 119,2 mln zł i były wyższe w stosunku do 2014 roku o 337,5 mln zł (tj. o 18,9%). Wzrost bazy kosztowej nastąpił w efekcie poszerzenia oferty handlowej oraz wzrostu pracy eksploatacyjnej aż o 19,8%.

Wyższe koszty obejmowały głównie wyższe koszty energii (wyższy poziom wykonanej pracy w trakcji elektrycznej), koszty usług obcych (wzrost opłat za dostęp do infrastruktury w rezultacie wzrostu wykonanej pracy, wyższe koszty remontów w efekcie wzrostu liczby napraw, a także wyższe koszty czyszczenia, poczęstunków dla pasażerów i usług informatycznych), koszty pracownicze (w efekcie wzrostu przeciętnego zatrudnienia), a także pozostałe koszty rodzajowe (wzrost na-

krajowych oraz przychody z otrzymywanych dotacji. Wyższe przychody z biletów i miejscówek oraz z dotacji przedmiotowej (przychody z tytułu ulgi ustawowej finansowanej przez państwo) spowodowane były wzrostem liczby podróży w komunikacji krajowej, których liczba wzrosła aż o 5,9 mln (tj. o 25,1%). Jednocześnie niższa liczba pasażerów w komunikacji międzynarodowej znalazła odzwierciedlenie w przychodach w tej kategorii. Z kolei wyższa dotacja do przewozów międzywojewódzkich pozwoliła w 2015 roku na poszerzenie oferty handlowej w pociągach dotowanych (wzrost liczby pociągów).

kładów na marketing i reklamę). Szczególny wzrost objął także koszty amortyzacji, które uległy zwiększeniu na skutek oddania do użytkowania poszczególnych inwestycji taborowych w 2014 i 2015 roku.

Wynik na pozostałej działalności operacyjnej wyniósł w 2015 roku 56,6 mln zł i wzrósł aż o 50,3 mln zł w porównaniu do 2014 roku. W ramach poszczególnych pozycji Spółka uzyskała wyższe przychody z rozliczenia dotacji inwestycyjnych, kar umownych, a także ze sprzedaży wierzytelności przy jednocześnie niższych przychodach ze sprzedaży zbędnego taboru. Dodatkowo pozytywny wpływ miały także niższe pozostałe koszty operacyjne z tytułu aktualizacji wartości majątku (odpisy aktualizujące).

Strata netto w 2015 roku wyniosła 56,8 mln zł i była o 2,6 mln zł wyższa niż w 2014 roku. Pogorszenie wyniku netto, przy jednocześnie lepszym wyniku

operacyjnym, to efekt wzrostu kosztów finansowych, które wpłynęły na powiększenie straty na działalności finansowej r/r o 27,9 mln zł.

STRUKTURA PRZYCHODÓW ZE SPRZEDAŻY ZA LATA 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	1 776,8	2 097,4	320,6	18,0%
Pociągi krajowe	868,8	1 126,2	257,3	29,6%
Bilety na przejazd	778,1	1 046,3	268,2	34,5%
Miejscówki	33,1	24,9	-8,2	-24,9%
Bagaż, poczta, przesyłki konduktorskie	3,6	3,5	-0,1	-2,3%
Świadczenia przejazdowe	40,2	41,1	0,8	2,1%
Inne przychody przewozowe	13,8	10,4	-3,4	-24,6%
Pociągi międzynarodowe	225,0	207,7	-17,4	-7,7%
Bilety na przejazd	117,1	118,6	1,6	1,3%
Miejscówki	38,4	36,4	-2,1	-5,3%
Inne przychody przewozowe	69,5	52,6	-16,9	-24,3%
Dotacje	628,4	700,8	72,4	11,5%
Dotacja przedmiotowa	167,7	206,5	38,8	23,1%
Dofinansowanie pociągów międzynarodowych	29,8	9,9	-19,9	-66,9%
Dofinansowanie pociągów międzywojewódzkich	430,8	484,4	53,6	12,4%
Przychody na rzecz innych przewoźników	3,6	4,1	0,5	13,6%
Sprzedaż pozostała	45,8	51,3	5,5	12,0%
Sprzedaż towarów i materiałów	5,0	7,2	2,2	43,2%



Źródło: PKP Intercity.

KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Koszty operacyjne ogółem	1 781,7	2 119,2	337,5	18,9%
Amortyzacja	211,7	268,9	57,1	27,0%
Zużycie materiałów i energii	324,6	381,8	57,2	17,6%
Energia (w tym trakcyjna)	276,7	330,5	53,8	19,4%
Materiały	47,8	51,2	3,4	7,1%
Usługi obce	746,1	908,4	162,3	21,8%
Dostęp do tras kolejowych	333,6	402,0	68,4	20,5%
Usługi remontowe	142,3	209,6	67,3	47,3%
Podatki i opłaty	12,0	17,5	5,5	46,2%
Wynagrodzenia	373,1	399,6	26,5	7,1%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	83,0	89,5	6,5	7,8%
Koszty z tytułu szkolenia pracowników	2,7	2,3	-0,4	-14,2%
Pozostałe koszty rodzajowe	26,2	46,5	20,3	77,8%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	5,0	7,0	2,0	40,5%

Wynik na pozostałej działalności operacyjnej wyniósł w 2015 roku 56,6 mln zł i wzrósł aż o 50,3 mln zł w porównaniu do 2014 roku.

Spółka uzyskała przychody ze sprzedaży na poziomie 2 097,4 mln zł i były one wyższe o 320,6 mln zł (tj. o 18,0% r/r) w porównaniu do 2014 roku.

STRUKTURA KOSZTÓW OPERACYJNYCH W LATACH 2014–2015 (%)

2014



- Amortyzacja – 11,9%
- Zużycie materiałów i energii – 18,2%
- Usługi obce – 41%
- Koszty pracy – 25,6%
- Pozostałe – 2,4%

2015



- Amortyzacja – 12,7%
- Zużycie materiałów i energii – 18,0%
- Usługi obce – 42,9%
- Koszty pracy – 23,1%
- Pozostałe – 3,4%

5.4 Majątek

Według stanu na koniec 2015 roku aktywa trwałe Spółki wyniosły 6 196,3 mln zł i były wyższe niż rok wcześniej o 1 845,7 mln zł.

Wartość rzeczowych środków trwałych w PKP Intercity na koniec 2015 roku wyniosła 6 071,9 mln zł i była wyższa o 1 827,2 mln zł w porównaniu do końca 2014 roku.

W 2015 roku nastąpiło oddanie do użytkowania inwestycji obejmujących m.in. zakup 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych ED160 (FLIRT3), 8 elektrycznych zespołów trakcyjnych ED161 (PesaDART), 10 lokomotyw spalinowych (GAMA) oraz 27 wagonów o różnym przeznaczeniu docelowym. Dodatkowo 12 kolejnych elektrycznych zespołów trakcyjnych zostało odebranych warun-

kowo, a zapłata za te jednostki dokonana została na rachunek powierniczy.

Wzrost wartości budynków, lokali, obiektów inżynierii lądowej i wodnej nastąpił w rezultacie przeprowadzonych inwestycji w stacje postojowe.

Dominujący udział w strukturze aktywów trwałych stanowiły środki transportu (tj. 82,5%). Spółka na dzień 31 grudnia 2015 roku użytkowała 374 lokomotywy, 62 elektryczne zespoły trakcyjne (20 szt. ED250, 20 szt. ED160, 8 szt. ED161 oraz 14 szt. ED74), 2 411 wagonów, 4 wagony użytkowe, a także 66 par wózków szerokotorowych do wagonów. Jednocześnie 670 wagonów było wagonami klimatyzowanymi, tj. o 103 wagony więcej niż na koniec 2014 roku. Przeważającą część wagonów, tj. 505 i 1 503, stanowiły odpowiednio wagony 1. i 2. klasy. Pozostała część to głównie wagony funkcyjne.



Źródło: PKP Intercity.

Wartość rzeczowych środków trwałych w PKP Intercity na koniec 2015 roku wyniosła 6 071,9 mln zł i była wyższa o 1 827,2 mln zł w porównaniu do końca 2014 roku.

WYBRANE AKTYWA TRWAŁE W LATACH 2015–2014 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Aktywa trwałe	4 350,6	6 196,3	1 845,7	42,4%
I. Wartości niematerialne i prawne	8,9	28,6	19,8	222,6%
II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego:	4 244,7	6 071,9	1 827,2	43,0%
1. Środki trwałe, z tego:	3 576,0	5 514,4	1 938,4	54,2%
a. Grunty	84,2	83,1	-1,1	-1,3%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	273,4	299,7	26,3	9,6%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	19,3	21,7	2,4	12,4%
d. Środki transportu	3 198,2	5 109,0	1 910,8	59,7%
e. Inne środki trwałe	0,9	0,9	0,0	0,1%
2. Środki trwałe w budowie	300,0	557,5	257,5	85,9%
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie	368,8	0,0	-368,8	-100,0%



Źródło: PKP Intercity.

W 2015 roku Spółka poniosła rekordowe nakłady inwestycyjne w wysokości 2 485,4 mln zł, które w porównaniu do 2014 roku wzrosły aż o 65,2%.

5.5 Inwestycje

W 2015 roku Spółka poniosła rekordowe nakłady inwestycyjne w wysokości 2 485,4 mln zł, które w porównaniu do 2014 roku wzrosły aż o 65,2%. Nakłady inwestycyjne obejmowały głównie zakup i modernizację taboru oraz budownictwo inwestycyjne.

Zakup taboru obejmował głównie zakup 20 składów zespolonych PesaDART oraz 20 składów zespolonych FLIRT3, zakup 10 lokomotyw spalinowych GAMA

do ruchu pasażerskiego oraz zakup wagonów do obsługi połączeń międzywojewódzkich.

Inwestycje zakładające modernizację taboru dotyczyły głównie 20 lokomotyw spalinowych serii SM42, a także wagonów przeznaczonych do obsługi połączeń kolejowych Przemysł – Szczecin.

W ramach budownictwa inwestycyjnego, Spółka zrealizowała inwestycje w stacje postojowe, mające na celu standaryzację i przyspieszenie procesów w zakresie obsługi i czyszczenia pociągów.

ZESTAWIENIE WIELKOŚCI NAKŁADÓW INWESTYCYJNYCH PONIESIONYCH PRZEZ SPÓŁKĘ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Budownictwo inwestycyjne	25,1	35,4	10,4	41,3%
Modernizacja taboru	179,5	290,5	111,0	61,9%
Zakup taboru	1 270,1	2 127,3	857,2	67,5%
Zakup maszyn i urządzeń	16,4	6,5	-9,8	-60,1%
Pozostałe inwestycje	13,3	25,6	12,4	93,3%
Inwestycje ogółem	1 504,2	2 485,4	981,1	65,2%

5.6 Przewozy pasażerskie

PKP Intercity w 2015 roku przewiozło 31,2 mln pasażerów i liczba ta wzrosła aż o 5,7 mln osób w porównaniu do 2014 roku. Wzrost liczby pasażerów pociągnął za sobą wzrost pracy przewozowej o 24,2%, która rosła szybciej niż wykonana praca eksploatacyjna.

Powyższa tendencja znalazła pozytywne odzwierciedlenie w rosnącej liczbie zajętych miejsc w pociągach PKP Intercity.

DANE OPERACYJNE DOTYCZĄCE DZIAŁALNOŚCI PRZEWOZOWEJ ZA LATA 2014–2015

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przewozy pasażerów (mln osób)	25,5	31,2	5,7	22,1%
Praca przewozowa (mln paskm)	6 252,5	7 767,9	1 515,4	24,2%
Praca eksploatacyjna (mln pockm)	38,6	46,2	7,6	19,8%
Praca eksploatacyjna (mln brtkm)	12 126,0	14 357,9	2,2	18,4%
Liczba uruchomionych składów (tys. szt.)	93,4	110,4	17,0	18,2%

5.7 Zatrudnienie

Stan zatrudnienia w Spółce w dniu 31 grudnia 2015 roku wyniósł 7 454 osoby i był wyższy od stanu na koniec 2014 roku o 316 osób. W 2015 roku wzrosła liczba pracowników w grupie do 35 lat o 125 osób i w grupie powyżej 45 lat o 308 osób. Jednocześnie zmniejszeniu o 117 osób uległa liczba pracowników w grupie od 36 do 45 lat. Największy wzrost zatrudnienia objął Zakład Północny oraz Centralę Spółki. Z uwagi na rosnącą ofertę handlową oraz wzrost liczby uruchamianych pociągów, Zarząd Spółki planuje dalszy wzrost stanu zatrudnienia.



Źródło: PKP Intercity.

ZATRUDNIENIE PRZECIĘTNE W PKP INTERCITY W LATACH 2014–2015

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w okresie 12 m-cy (etaty)		Zmiana 2015–2014	
	2014	2015	etaty	%
Zatrudnienie ogółem	7 199	7 150	-49	-0,7%

STRUKTURA ZATRUDNIENIA WEDŁUG WIEKU NA KONIEC ROKU 2014 I 2015 (W OSOBACH)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
<25	274	286	12	4,4%
26–35	1 101	1 214	113	10,3%
36–45	1 656	1 539	-117	-7,1%
46–55	2 948	3 111	163	5,5%
>55	1 159	1 304	145	12,5%
Zatrudnienie ogółem	7 138	7 454	316	4,4%

Najważniejszym czynnikiem decydującym o wzroście atrakcyjności przewozów, a tym samym liczbie 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. Jednocześnie spółka PKP Intercity, dążąc do wykorzystania efektów synergii, znacząco poszerzyła swoją ofertę poprzez zwiększenie liczby pociągów oraz wdrożenie nowego i modernizowanego taboru.

W ostatnich latach szeroka modernizacja infrastruktury kolejowej pozwoliła na znaczące skrócenie czasu przejazdów na większości szlaków kolejowych.

STRUKTURA ZATRUDNIENIA WEDŁUG WIEKU W LATACH 2014–2015 (%)

2014



<25 – 3,8%
26–35 – 15,4%
36–45 – 23,2%
46–55 – 41,3%
>55 – 16,2%

2015



<25 – 3,8%
26–35 – 16,3%
36–45 – 20,7%
46–55 – 41,7%
>55 – 17,5%

Stan zatrudnienia w Spółce w dniu 31 grudnia 2015 roku wyniósł 7 454 osoby i był wyższy od stanu na koniec 2014 roku o 316 osób.

5.8 Dofinansowanie

W 2015 roku PKP Intercity otrzymało dotację przedmiotową w celu wyrównania przychodów utraconych w związku z respektowaniem przejazdowych ulg ustawowych w wysokości 206,5 mln zł, tj. o 38,8 mln zł więcej niż w 2014 roku.

W ramach umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, Spółka w 2015 roku wykonała pracę eksploatacyjną na poziomie 31,9 mln pockm, przewiozła 20,6 mln pasażerów i otrzymała dofinansowanie w kwocie 484,4 mln zł.

Z kolei w ramach umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, PKP Intercity wykonało pracę eksploatacyjną w wysokości 0,2 mln pockm, przewiozło 0,4 mln pasażerów i otrzymało dofinansowanie w wysokości 9,9 mln zł.



DOFINANSOWANIE OTRZYMANE PRZEZ SPÓŁKĘ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Dotacja przedmiotowa	167,7	206,5	38,8	23,1%
Dofinansowanie pociągów międzynarodowych	29,8	9,9	-19,9	-66,9%
Dofinansowanie pociągów międzywojewódzkich	430,8	484,4	53,6	12,4%

5.9 Najważniejsze wydarzenia

Styczeń

- ▶ Wejście w życie nowej ustawy o „Karcie Dużej Rodziny”, a wraz z nią zmiany w uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, co oznacza tańsze podróże z PKP Intercity dla rodzin.
- ▶ Aukcja Grupy PKP w ramach 23. Finału WOŚP. Podróż w kabinie Pendolino została zlicytowana za blisko 13 tys. zł.
- ▶ Podwyższenie przez agencję ratingową Fitch długoterminowego ratingu PKP Intercity w walucie zagranicznej z poziomu „BBB-” do „BBB”, a w krajowej z poziomu „BBB” do „BBB+”.
- ▶ Zmiany w zarządzie PKP Intercity. Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP Intercity S.A. powołało z dniem 16 stycznia 2015 roku nowych członków Zarządu Spółki. Stanowisko Prezesa Zarządu objął Jacek Leonkiewicz, dotychczasowy Dyrektor Prywatyzacji i Nadzoru Właścicielskiego w PKP S.A.
- ▶ Rozpoczęcie współpracy PKP Intercity i Google Polska. Dla planujących podróże, w ramach usługi „Transport publiczny”, na Mapach Google będą dostępne informacje o połączeniach przewoźnika.

Luty

- ▶ Dołączenie do Zarządu Magdaleny Zajączkowskiej-Ejsymont, dotychczasowego Członka Rady Nadzorczej PKP Intercity, która 1 lutego 2015 roku objęła w Spółce funkcję Członka Zarządu ds. Finansowych.
- ▶ Rozpoczęcie testów sprzedaży biletów PKP Intercity w placówkach Poczty Polskiej.
- ▶ Start kampanii wizerunkowo-produktowej spółek kolejowych Grupy PKP – PKP S.A. i PKP Intercity.

Marzec

- ▶ Pierwszy wyjazd na tory pociągu Pendolino pod patronatem Radiowej Trójki (Programu III Polskiego Radia).
- ▶ Udostępnienie nowej wersji aplikacji IC Mobile Navigator wprowadzającej możliwość zakupu biletów na wszystkie bezpośrednie połączenia krajowe PKP Intercity, w tym również na pociągi EIP (Pendolino).
- ▶ Zakończenie przez konsorcjum Stadler Polska Sp. z o.o. i Newag S.A. (dalej Stadler–Newag) montażu pierwszego pojazdu typu FLIRT3 dla PKP Intercity.
- ▶ Marzec kolejnym miesiącem, w którym zanotowano wzrost liczby podróżnych. To pierwszy od 2010 roku 3-miesięczny trend wzrostowy.

Kwiecień

- ▶ Wprowadzenie „Biletu dla Seniora”. Każdy podróżny, który skończył 60 lat może liczyć na rabat w wysokości 30%. Z oferty można skorzystać we wszystkich krajowych pociągach przewoźnika, w tym w Pendolino.

Maj

- ▶ Wyposażenie pociągów kategorii EIP w krzeselka transportowe ułatwiające wsiadanie do pojazdu osobom o ograniczonej mobilności ruchowej.

- ▶ Udostępnienie, poprzez aplikację IC Mobile Navigator lub SkyCash, możliwości zakupu bądź zwrotu biletu nawet na 5 minut przed odjazdem pociągu.
- ▶ Pokonanie przez składy Pendolino 2 mln km od momentu wdrożenia do rozkładu jazdy w grudniu 2014 roku.
- ▶ Testy pierwszego pociągu FLIRT3 dla PKP Intercity na torze doświadczalnym Instytutu Kolejnictwa w Żmigrodzie. Pojazd został sprawdzony w ekstremalnych warunkach pod kątem bezpieczeństwa i komfortu podróży.
- ▶ Udostępnienie dla maszynistów PKP Intercity nowoczesnego symulatora jazdy lokomotywą. Szkolenia na nim wpłyną na poprawę bezpieczeństwa na kolei. Wartość inwestycji to prawie 5,4 mln zł. Projekt został zrealizowany w partnerstwie z Urzędem Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego oraz Instytutem Kolejnictwa.
- ▶ Milionowy pasażer Pendolino. Na pokładzie pociągu EIP, jadącego z Krakowa do Warszawy, 19 maja przewieziono milionowego podróżnego.
- ▶ Przekazanie przez PESE Bydgoszcz pierwszej z 10 lokomotyw spalinowych (typu 111Db) z rodziny GAMA do PKP Intercity. Producent, poza realizacją wartego 131,2 mln zł brutto kontraktu, przez co najmniej 12 lat będzie odpowiadać za ich utrzymanie.
- ▶ Wprowadzenie oferty „Bilet Taniomiatowy”, czyli obniżki cen w pociągach kategorii TLK oraz IC na 13 popularnych trasach.

Czerwiec

- ▶ Prezentacja pierwszego z 20 pojazdów typu PesaDART produkowanych dla PKP Intercity przez Pojazdy Szynowe PESA S.A. Test pojazdu odbył się na torze doświadczalnym Instytutu Kolejnictwa w Żmigrodzie.
- ▶ Wejście w życie wakacyjnego rozkładu jazdy. Dołączenie do siatki połączeń 28 dodatkowych pociągów do miejscowości turystycznych.

Lipiec

- ▶ PKP Intercity notuje pierwszy od 4 lat wzrost liczby pasażerów we wszystkich miesiącach pierwszego półrocza.
- ▶ Zakończenie produkcji 11 z 20 pociągów FLIRT3 produkowanych przez konsorcjum Stadler–Newag dla PKP Intercity. Pozostałych 9 składów na zaawansowanym etapie produkcji.
- ▶ Kolejne ułatwienia w systemie sprzedaży internetowej – wprowadzenie możliwości zakupu biletu okresowego, nawet w 2 minuty.

Sierpień

- ▶ Zaprezentowanie pasażerom przez konsorcjum Stadler–Newag i przewoźnika wnętrza pociągu FLIRT3 na dworcu w Katowicach.
- ▶ Odnotowanie coraz większego zainteresowania podróżnych pociągami kategorii EIP (Pendolino) – średnia frekwencja przekraczająca 60%, przejazd dwumilionowego pasażera

(w niecałe 8 miesięcy od uruchomienia składów i 3 miesiące po przewiezieniu milionowego pasażera).

Wrzesień

- ▶ Wprowadzenie nowej oferty – Multikarnet – przygotowanej z myślą o podróżujących pociągami kategorii EIC oraz EIP. Multikarnet uprawnia do 10 przejazdów w wybranej relacji, ale podróżny płaci tylko za 8.
- ▶ Uruchomienie „Biletowej Czwartkomanii”, w ramach której w każdy kolejny czwartek przewoźnik oferuje dużą pulę najtańszych biletów na wybrane pociągi EIP oraz EIC.
- ▶ Start akcji „Książka w podróży” – pasażerowie PKP Intercity mogą korzystać z darmowych e-booków oraz dużych zniżek na zakup książek. Wspólna inicjatywa PKP Intercity, księgarń Publio.pl i Matras oraz biblioteki internetowej Wolne Lektury, promująca czytanie książek jako wartościowego sposobu spędzania wolnego czasu.
- ▶ Udostępnienie w sprzedaży internetowej możliwości zakupu biletów weekendowych oraz zmiana nazw biletów na wielokrotne przejazdy. Nowy „Bilet weekendowy” i „Bilet weekendowy MAX” są dostępne w sprzedaży od 22 września 2015 roku.
- ▶ Oficjalna prezentacja pojazdu FLIRT3 dla PKP Intercity podczas targów TRAKO 2015.
- ▶ Wprowadzenie możliwości pobrania w systemie e-IC bezpłatnej miejscówki dla dziecka do 4. roku życia na miejsce bezpośrednio sąsiadujące z miejscem opiekuna.

Październik

- ▶ Prezentacje nowego pociągu PesaDART dla PKP Intercity na dworcach kolejowych w Lublinie oraz Dęblinie. Wszyscy odwiedzający mogli dokładnie sprawdzić, jaki standard oferują nowoczesne składy oraz wejść do kabiny maszynisty.
- ▶ Prezentacje nowego pociągu FLIRT3 dla PKP Intercity na dworcach kolejowych w Olsztynie oraz Kielcach. Wszyscy odwiedzający mogli zwiedzić skład, usiąść na fotelu maszynisty, zobaczyć jak wygląda przedział kierownika pociągu.
- ▶ Zapowiedź początku nowej fali inwestycji. Aby utrzymać rosnący trend w przewozach, Spółka wyda 1,8 mld zł na modernizację około 400 wagonów, 60 lokomotyw oraz budowę nowoczesnego zaplecza do serwisowania taboru.
- ▶ Prezentacja nowej lokomotywy spalinowej GAMA na dworcu w Elku.
- ▶ Wzrost popularności pociągów kategorii EIP – podróż trzy-milionowego pasażera Pendolino.

Listopad

- ▶ Odnotowano wzrost liczby biletów zakupionych przez Internet. Coraz więcej pasażerów, kupując bilety na przejazdy pociągami PKP Intercity, korzysta z nowoczesnych kanałów sprzedaży. W sumie, od początku roku w kasach on-line sprzedano ponad 5,7 mln biletów.

Grudzień

- ▶ Test nowej oferty promocyjnej, dzięki której – kupując bilet na Pendolino – można otrzymać zniżkę na taksówkę.
- ▶ Wejście w życie nowego rozkładu jazdy pociągów PKP Intercity na sezon 2015/2016. Krótsze czasy przejazdów, więcej połączeń, nowe trasy i pociągi.
- ▶ Pojawienie się na torach nowoczesnych składów FLIRT3 przystosowanych do potrzeb różnych grup pasażerów, ze szczególnym uwzględnieniem udogodnień dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej. Nowymi składami, podczas pierwszej doby nowego rozkładu jazdy, obsłużonych zostało 31 połączeń.
- ▶ Wprowadzenie zmian w cenniku PKP Intercity:
 - uporządkowanie cenników pociągów TLK i IC, ustanowienie nowych, równomiernych stref kilometrowych (co 5, 10, 20 i 40 km) – w efekcie pasażerowie płacą za podróż nawet o kilkanaście procent mniej;
 - zmiana ceny biletów 1. klasy na przejazdy pociągami TLK i IC;
 - rozbudowanie siatki połączeń dla pociągów EIP oraz EIC i zaproponowanie korzystnych cen na nowych trasach tych pociągów;
 - wprowadzenie nowej oferty – „Bilet Bliskomiatowy”, dzięki któremu obniżono cenę biletów w relacjach do 35 km.
- ▶ Nowa odsłona 1. klasy w Pendolino – w cenie biletu: posiłek, obsługa stewarda i codzienna prasa.
- ▶ Przyznanie Spółce przez Urząd Transportu Kolejowego Certyfikatu Bezpieczeństwa (część A i B) ważnego do 2020 roku. Dokument potwierdza spełnianie przez PKP Intercity wysokich standardów bezpieczeństwa.
- ▶ Pierwsze wyjazdy nowoczesnych pojazdów PesaDART na trasach Warszawa – Lublin i Warszawa – Białystok.
- ▶ Finalizacja roku dużymi wydatkami. Zasilenie, w ciągu tylko jednego dnia, kont polskich producentów taboru ponad 1 mld zł brutto. W sumie w 2015 roku zrealizowano 10 dużych projektów taborowych na kwotę 5,5 mld zł. Dzięki temu większość pociągów kursujących w barwach przewoźnika jest nowa lub zmodernizowana. Wszystkie inwestycje współfinansowane są ze środków UE.
- ▶ Odnotowanie, po raz pierwszy od 2009 roku, wzrostu liczby przewiezionych pasażerów w skali roku – przewieziono 31,2 mln podróżnych, czyli o 5,6 mln pasażerów więcej niż rok wcześniej (22% wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim).

6

www.lhs.com.pl

PKP LINIA
HUTNICZA
SZEROKOTOROWA

6.1 O Firmie

Spółka zarządza infrastrukturą i realizuje przewozy w oparciu o linię LHS nr 65, która jest najdłuższą na terenie Polski kolejową linią szerokotorową, przeznaczoną do transportu towarowego.

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. (dalej PKP LHS) rozpoczęła funkcjonowanie 1 lipca 2001 roku. Powstała na mocy ustawy z 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe.

Przedmiotem działalności Spółki od początku istnienia jest:

- ▶ optymalne zarządzanie infrastrukturą szerokotorowej linii LHS, w tym infrastrukturą stacji kolejowych, budynków i budowli zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowej nr 65;

- ▶ realizowanie transportu towarów w ramach usługi trakcyjnej;
- ▶ świadczenie dodatkowych usług logistyczno-spedycyjnych.

Spółka zarządza infrastrukturą i realizuje przewozy w oparciu o linię LHS nr 65 (tzw. szeroki tor), która jest najdłuższą na terenie Polski kolejową linią szerokotorową (o rozstawie szyn 1 520 mm) przeznaczoną do transportu towarowego. Linia ta łączy polsko-ukraińskie kolejowe przejście graniczne Hrubieszów/Izow ze Sławkowem na Śląsku, a jej długość wynosi prawie 400 km.

Linia LHS ma określony zasięg regionalny (biegnie przez 5 województw: lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie, małopolskie i śląskie). Nie jest połączona z systemem kolei konwencjonalnej (o prześwicie torów 1 435 mm). Jej zasadniczą rolą jest zaspokajanie potrzeb transportowych regionu południowo-wschodniej Polski, w tym zaopatrywanie w surowce Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego.



6.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

Zarząd

- ▶ **Zbigniew Tracichleb** – Prezes Zarządu
- ▶ **Dariusz Sikora** – Członek Zarządu
- ▶ **Andrzej Skiba** – Członek Zarządu

Rada Nadzorcza

- ▶ **Krzysztof Litwin** – Przewodniczący
- ▶ **Piotr Hołymczuk**
- ▶ **Monika Rejda**
- ▶ **Konrad Bareja**
- ▶ **Stanisław Chlebowski**
- ▶ **Zbigniew Wysocki**

▲ **Zbigniew Tracichleb** – Prezes Zarządu

W 2015 roku Spółka odnotowała rekordowy (...) zysk netto na poziomie 76,8 mln zł i był on wyższy o 1,9 mln zł od wyniku uzyskanego w 2014 roku.



6.3 Finanse

W 2015 roku Spółka odnotowała rekordowy, w historii swojej działalności, zysk netto na poziomie 76,8 mln zł i był on wyższy o 1,9 mln zł od wyniku uzyskanego w 2014 roku.

PKP LHS w 2015 roku osiągnęła przychody ze sprzedaży na poziomie 385,8 mln zł, co stanowiło spadek w porównaniu do 2014 roku o 38,1 mln zł. Dominującą pozycję w strukturze przychodów stanowią przychody przewozowe z udziałem 93,8%. Ich spadek do poziomu 361,8 mln zł (tj. o 9,6%) spowodowany był zarówno spadkiem przewiezionej masy towarów, jak i niższymi przychodami z opłat dodatkowych. Pozostałe przychody stanowią 6,2% przychodów netto i przede wszystkim składają się z wpływów ze spedycji towarów, dzierżawy nieru-

chomości innym podmiotom, dochodów Agencji Celnej oraz sprzedaży złomu i odpadów.

Koszty działalności operacyjnej wyniosły łącznie 287,9 mln zł i były niższe w porównaniu do 2014 roku o 41,0 mln zł. Niższe koszty zużycia paliwa trakcyjnego, w następstwie spadku przewozów oraz niższych cen jednostkowych zakupu paliwa trakcyjnego, a także niższe koszty zużycia materiałów do remontów wpłynęły na spadek kosztów zużycia materiałów i energii. Spadek kosztów usług obcych to głównie efekt niższych kosztów czynszu wagonowego, w związku z realizacją mniejszej ilości przewozów, zwiększeniem udziału wagonów prywatnych oraz skróceniem czasu pobytu wagonów handlowych na linii nr 65, a także niższymi kosztami usług remontowych linii kolejowej oraz obiektów kubaturowych.

WYNIKI FINANSOWE ZA LATA 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	424,0	385,8	-38,1	-9,0%
Koszty działalności operacyjnej	328,9	287,9	-41,0	-12,5%
Wynik ze sprzedaży	95,1	97,9	2,8	3,0%
Marża wyniku na sprzedaży	22,4%	25,4%	+2,9 p.p.	-
Pozostałe przychody operacyjne	0,6	1,2	0,7	116,5%
Pozostałe koszty operacyjne	2,9	3,0	0,1	3,6%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	-2,3	-1,8	0,5	-
EBIT	92,8	96,2	3,4	3,6%
EBITDA	135,8	143,0	7,2	5,3%
Marża EBITDA	32,0%	37,1%	+5,0 p.p.	-
Przychody finansowe	1,5	1,4	-0,2	-12,2%
Koszty finansowe	1,5	2,0	0,5	36,1%
Wynik na działalności finansowej	0,1	-0,6	-0,7	-
Zysk (strata) brutto	92,9	95,5	2,6	2,9%
Podatek dochodowy	18,0	18,7	0,7	4,0%
Zysk (strata) netto	74,9	76,8	1,9	2,6%
Rentowność netto	17,7%	19,9%	+2,2 p.p.	-



W 2015 roku Spółka odnotowała wzrost przychodów z pozostałej działalności operacyjnej o 0,7 mln zł. Wyższy poziom przychodów wynikał głównie z naliczonych kar umownych i odszkodowań, w związku z otrzymaniem odszkodowania za uszkodzenie lokomotywy.

Wzrost kosztów finansowych w 2015 roku o 0,5 mln zł był rezultatem wystąpienia ujemnych różnic kursowych w następstwie wzrostu kursu CHF, stanowiącego walutę rozliczeniową czynszu wagonowego.

Marża EBITDA wyniosła w 2015 roku 37,1%, co oznacza wzrost w porównaniu do 2014 roku o 5,0 p.p.

KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Koszty operacyjne ogółem	328,9	287,9	-41,0	-12,5%
Amortyzacja	43,0	46,9	3,9	9,0%
Zużycie materiałów i energii	100,2	75,7	-24,5	-24,5%
Usługi obce	96,3	69,4	-26,9	-27,9%
Podatki i opłaty	3,0	3,6	0,6	21,1%
Wynagrodzenia	67,0	70,0	3,0	4,5%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	15,7	18,3	2,6	16,6%
Pozostałe koszty rodzajowe	3,2	3,5	0,3	9,9%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,5	0,5	0,0	6,8%



W 2015 roku Spółka odnotowała wzrost przychodów z pozostałej działalności operacyjnej o 0,7 mln zł.

STRUKTURA KOSZTÓW DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W LATACH 2014–2015

2014



Amortyzacja – 13,1%
Zużycie materiałów i energii – 30,5%
Usługi obce – 29,3%
Podatki i opłaty – 0,9%
Wynagrodzenia – 20,4%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia – 4,7%
Pozostałe koszty rodzajowe – 1,0%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów – 0,1%

2015



Amortyzacja – 16,3%
Zużycie materiałów i energii – 26,3%
Usługi obce – 24,1%
Podatki i opłaty – 1,3%
Wynagrodzenia – 24,3%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia – 6,3%
Pozostałe koszty rodzajowe – 1,2%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów – 0,2%

6.4 Majątek

Na koniec 2015 roku wartość rzeczowych aktywów trwałych wyniosła 478,6 mln zł i był to spadek w stosunku do końca poprzedniego roku o 22,7 mln zł. Spadek wartości majątku był następstwem poniesienia nakładów inwestycyjnych o wartości mniejszej niż wartość odpisów amortyzacyjnych.

Spółka prowadzi działalność eksploatacyjną w oparciu o posiadany majątek trwały: lokomotywy spalinowe, wagony, wózki wagonowe oraz pozostałe maszyny i urządzenia wniesione aportem przez PKP S.A., majątek wytworzony przez Spółkę, linie kolejowe oraz inne nieruchomości niezbędne do prowadzenia działalności Spółki użytkowane na podstawie umowy D54, zawartej z PKP S.A.

Na koniec 2015 roku Spółka posiadała 77 lokomotyw spalinowych, 96 wagonów, 66 wózków szerokotorowych i 184 normalnotorowe wózki wagonowe. Lokomotywy wykorzystywane były zarówno do przewozów liniowych, jak i manewrowych. Średni wiek lokomotyw liniowych wynosił 36 lat, natomiast manewrowych 39 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.

WYBRANE AKTYWA TRWAŁE W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
I. Rzeczowe aktywa trwałe	501,3	478,6	-22,7	-4,5%
1. Środki trwałe, z tego:	481,7	471,4	-10,4	-2,2%
a. Grunty	2,8	4,8	2,0	69,6%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	323,2	323,7	0,5	0,2%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	11,3	12,5	1,2	11,0%
d. Środki transportu	143,1	129,0	-14,1	-9,8%
e. Inne środki trwałe	1,4	1,4	0,0	1,9%
2. Środki trwałe w budowie	19,6	7,2	-12,4	-63,1%



Na koniec 2015 roku Spółka posiadała 77 lokomotyw spalinowych, 96 wagonów, 66 wózków szerokotorowych i 184 wózki wagonowe normalnotorowe.

6.5 Inwestycje

Spółka w 2015 roku poniosła nakłady inwestycyjne w kwocie 21,2 mln zł, które obejmowały głównie rozbudowę i zagospodarowanie stacji Gołuchów LHS, przebudowę drogi wewnętrznej na stacji Hrubieszów LHS oraz budowę drogi dojazdowej do stacji Wola Baranowska LHS. Spółka na 2016 rok planuje kolejne inwestycje mające na celu rozwój stacji przeładunkowych, automatyzację linii nr 65 poprzez zabudowę urządzeń SRK oraz inwestycje mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów na linii LHS.

ZESTAWIENIE WIELKOŚCI NAKŁADÓW INWESTYCYJNYCH PONIESIONYCH PRZEZ SPÓŁKĘ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Inwestycje ogółem	37,6	21,2	-16,4	-43,5%
Modernizacja stacji kolejowych	26,1	9,6	-16,5	-63,2%
Modernizacja zaplecza eksploatacyjnego	7,2	6,2	-1,0	-13,7%
Zakup taboru	0,0	1,0	1,0	-
Pozostałe inwestycje	4,3	4,4	0,1	2,2%



6.6 Zatrudnienie

PKP LHS na koniec 2015 roku zatrudniała 1 263 osoby, czyli o 29 osób mniej niż na koniec 2014 roku. Spadek liczebności kadry pracowniczej wynikał głównie z odejść pracowników na świadczenia emerytalne, rehabilitacyjne i rentowe. Pracownicy znajdujący się w wieku powyżej 55 lat stanowili 29,4% na koniec 2015 roku i był to wzrost o 4,1 p.p. w stosunku do roku poprzedniego.

6.7 Przewozy towarów

PKP LHS w 2015 roku przewiozła 9,7 mln ton ładunków, co stanowi spadek o 1,0 mln ton (tj. o 9,4%) w stosunku do wyniku osiągniętego w 2014 roku. W ślad za spadkiem masy przewiezionych towarów, spadła również wykonana praca przewozowa o 378,0 mln tkm oraz praca eksploatacyjna o 0,1 mln pockm. Spadek pracy przewozowej był również konsekwencją spadku średniej odległości przewozu, która w 2015 roku wyniosła 327,1 km i była niższa o 1,4% w stosunku do roku poprzedniego.

Spadek przewiezionej masy towarów dotyczył głównie przewozów rudy żelaza, wyrobów tekstylnych i włókienniczych oraz artykułów spożywczych i pasz dla zwierząt.

ZESTAWIENIE MIERNIKÓW PRZEWOZOWYCH W LATACH 2014–2015

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przewozy ładunków (mln ton)	10,7	9,7	-1,0	-9,4%
Praca przewozowa (mln tkm)	3 538,0	3 160,1	-378,0	-10,7%
Praca eksploatacyjna (mln pockm)	2,2	2,1	-0,1	-4,5%
Średnia odległość przewozu (km)	331,8	327,1	-4,6	-1,4%

6.8 Najważniejsze wydarzenia

Maj

- ▶ Zajęcie 3. miejsca w województwie lubelskim i 63. miejsca w Polsce w rankingu miesięcznika „Forbes” – „Diamenty Forbesa”, w kategorii firm o poziomie przychodów powyżej 250 mln zł.

Czerwiec

- ▶ Zajęcie 11. miejsca w ogólnej klasyfikacji Rankingu Największych Firm Lubelszczyzny „ZŁOTA SETKA” 2014 w 19. edycji plebiscytu Dziennika Wschodniego. Ranking przygotowany został w oparciu o wyniki finansowo-ekonomiczne i prezentuje 100 najprężniej działających przedsiębiorstw na Lubelszczyźnie.
- ▶ Zakończenie jazd próbnych lokomotywy serii Evolution, w wyniku których padły dwa rekordy. Lokomotywa ES44ACi poprowadziła nie tylko najdłuższy, ale i najcięższy pociąg w historii PKP LHS. Co więcej, był to prawdopodobnie również najdłuższy i najcięższy pociąg prowadzony jedną 6-osiową lokomotywą spalinową w Europie. Liczący 75 wagonów skład mierzył 1 107 m, a jego łączna masa brutto wyniosła 6 062 tony.

Lipiec

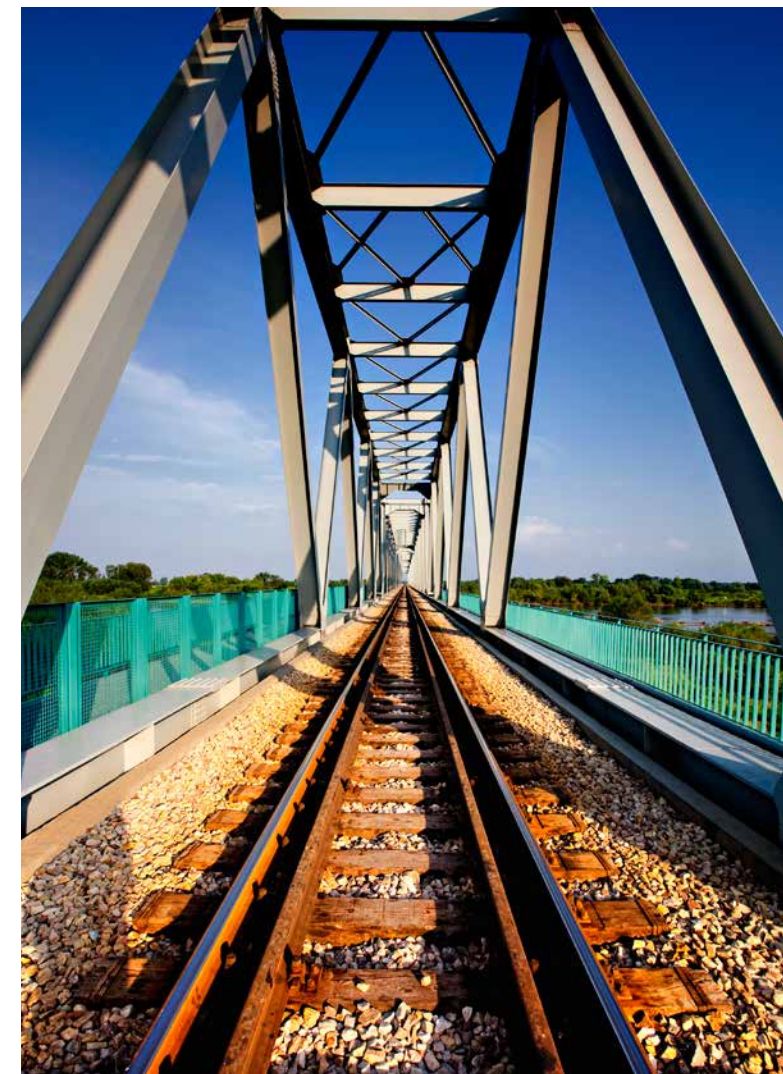
- ▶ Otrzymanie certyfikatu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji, zwiększającym świadomość potencjalnych zagrożeń poprzez podniesienie jakości środków bezpieczeństwa zasobów informacyjnych oraz poprawę kontroli nad realizowanymi procesami.

Wrzesień

- ▶ Udział w 11. Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO 2015 w Gdańsku.

Październik

- ▶ „Sprzątamy Roztoczański Park Narodowy” – 4. edycja akcji w ramach wolontariatu pracowniczego PKP LHS „EKologiczni”. Celem było popularyzowanie idei ochrony dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego Roztocza oraz kształtowanie wśród pracowników postaw społecznych sprzyjających ekologii i ochronie środowiska.
- ▶ Otrzymanie nagrody w konkursie „Pracodawca – organizator pracy bezpiecznej”, organizowanym przez Państwową Inspekcję Pracy. Tym samym Spółka została wpisana na Złotą Listę Pracodawców. Celem konkursu było promowanie pracodawców, którzy stwarzają warunki pracy zapewniające wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony zdrowia pracowników oraz przestrzeganie przepisów prawa pracy.



Listopad

- ▶ Przyznanie PKP LHS Certyfikatu Bezpieczeństwa (Część A) dla przewoźnika kolejowego oraz autoryzacji bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Certyfikat i autoryzacja ważne są do 31 grudnia 2020 roku.

Grudzień

- ▶ Podpisanie przez Spółkę porozumienia dotyczącego współpracy partnerów przy realizacji Strategicznej Inwestycji Terytorialnej (SIT) pomiędzy Miastem Zamość, Starostwem Powiatowym oraz Gminą Zamość.
- ▶ Przyznanie Spółce Certyfikatu Bezpieczeństwa (Część B) dla przewoźnika kolejowego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Certyfikat jest ważny do 31 grudnia 2020 roku.

7

www.skm.pkp.pl

PKP SZYBKA KOLEJ MIEJSKA W TRÓJMIEŚCIE

7.1 O Firmie

Spółka zarządza i administruje linią kolejową nr 250 (Gdańsk Śródmieście – 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 oraz Pomorską Kolej Metropolitalną.

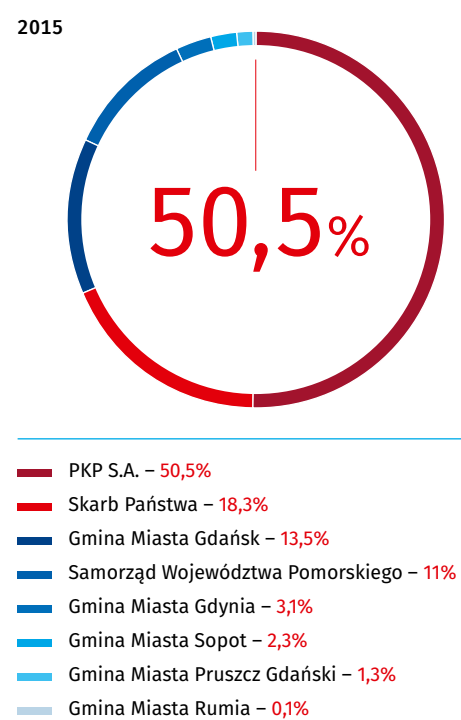
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (dalej PKP SKM) została wyodrębniona ze struktur PKP S.A. Spółka rozpoczęła działalność jako samodzielny podmiot prawa od 1 lipca 2001 roku, przejmując zadania, pracowników oraz mienie zlikwidowanego Zakładu Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście.

Spółka zarządza i administruje linią kolejową nr 250 (Gdańsk Śródmieście – Rumia) oraz prowadzi na tej linii kolejowe przewozy osób. Przedmiotem działalności PKP SKM jest również wykonywanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w województwie pomorskim, na liniach zarządzanych przez PLK oraz Pomorską Kolej Metropolitalną (dalej PKM).

PKP SKM posiada licencje, udzielone 27 lutego 2004 roku na czas nieokreślony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz na udostępnianie pojazdów trakcyjnych, jak również aktualne

świadczenia bezpieczeństwa zarówno dla zarządcy infrastruktury kolejowej, jak i dla przewoźnika kolejowego. 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.

Struktura własnościowa na przestrzeni kilku lat funkcjonowania Spółki zmieniała się, a jej stan na koniec grudnia 2015 roku przedstawia poniższy wykres.



7.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

▲ Maciej Lignowski – Prezes Zarządu

Zarząd

- ▶ Maciej Lignowski – Prezes Zarządu
- ▶ Bartłomiej Buczek – Członek Zarządu, Dyrektor ds. Przewozów

Rada Nadzorcza

- ▶ Marian Woźniak – Przewodniczący
- ▶ Marek Chacuk
- ▶ Andrzej Ciopiński
- ▶ Marek Machnikowski
- ▶ Arnold Modrzejewski
- ▶ Krzysztof Pajączek
- ▶ Andrzej Słowiński
- ▶ Janusz Szczepański

7.3 Finanse

Spółka w 2015 roku wypracowała zysk netto w wysokości 1,5 mln zł, który był niższy od zysku z roku poprzedniego o 0,2 mln zł.

W 2015 roku Spółka osiągnęła przychody ze sprzedaży na poziomie 165,9 mln zł, co stanowiło wzrost o 23,1 mln zł w porównaniu do wykonania w 2014 roku. Przychody ze sprzedaży biletów wraz z dotacją przedmiotową zwiększyły się o 8,2 mln zł, co było następstwem kilku zdarzeń. W lutym 2015 roku wprowadzono podwyżkę cen biletów jednorazowych oraz miesięcznych o około 5%, a także

biletów kwartalnych o około 7%. Ponadto zwiększeniu uległa liczba przewiezionych pasażerów, w następstwie rozpoczęcia od 1 września 2015 roku obsługi pasażerów w ramach PKM. W wyniku wzrostu wykonanej pracy eksploatacyjnej przychody z tytułu dotacji samorządowej były wyższe o 17,6 mln zł w porównaniu do 2014 roku. Pozostałe przychody ze sprzedaży spadły o 2,7 mln zł i stanowiły 10,2% w strukturze przychodów. Spadek nastąpił głównie w efekcie wystąpienia w 2014 roku dodatkowych przychodów z tytułu zamknięć torowych w związku z pracami modernizacyjnymi prowadzonymi przez PLK na linii E65.

WYNIKI FINANSOWE ZA LATA 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	142,8	165,9	23,1	16,2%
Koszty działalności operacyjnej	150,9	171,2	20,4	13,5%
Wynik ze sprzedaży	-8,1	-5,4	2,7	-
Marża wyniku na sprzedaży	-5,7%	-3,2%	+2,4 p.p.	-
Pozostałe przychody operacyjne	12,0	13,7	1,7	13,8%
Pozostałe koszty operacyjne	3,2	5,1	1,9	58,7%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	8,8	8,6	-0,2	-2,6%
EBIT	0,7	3,2	2,5	340,5%
EBITDA	15,0	21,8	6,8	45,1%
Marża EBITDA	10,5%	13,2%	+2,6 p.p.	-
Przychody finansowe	1,0	1,0	0,0	-1,5%
Koszty finansowe	1,5	1,8	0,3	21,7%
Wynik na działalności finansowej	-0,5	-0,9	-0,3	-
Zysk (strata) brutto	0,2	2,4	2,1	982,3%
Podatek dochodowy	-1,5	0,9	2,4	-
Zysk (strata) netto	1,7	1,5	-0,2	-13,9%
Rentowność netto	1,2%	0,9%	-0,3 p.p.	-

KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

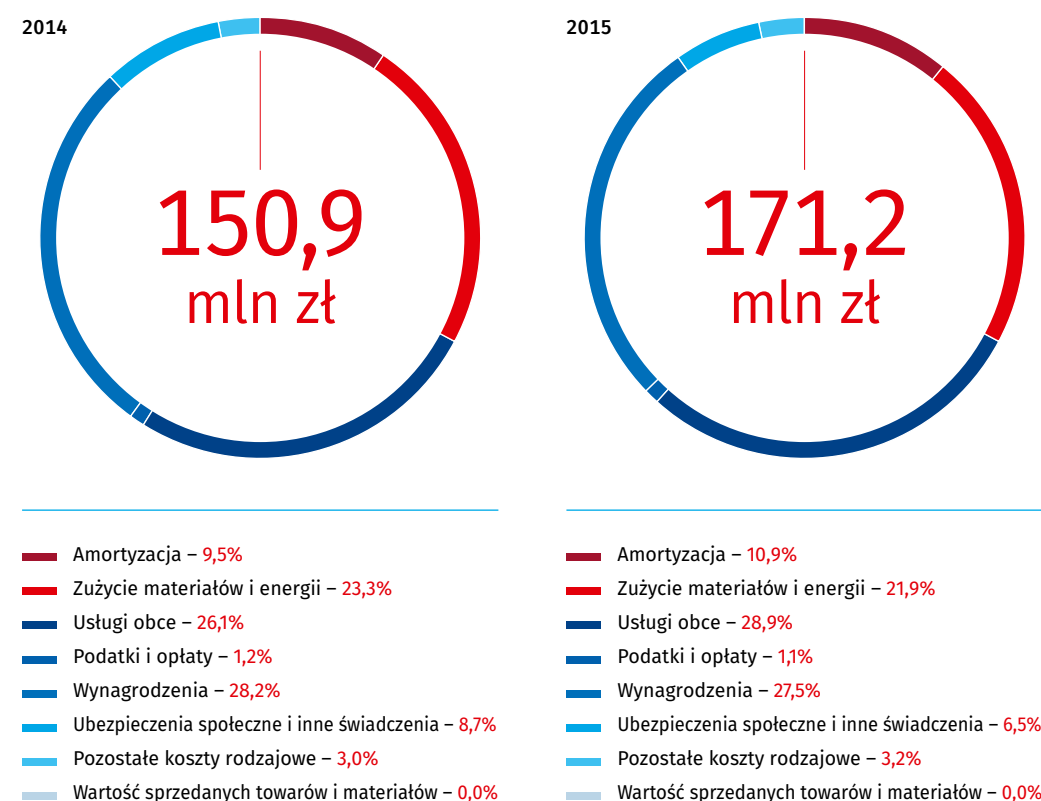
Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Koszty operacyjne ogółem	150,9	171,2	20,4	13,5%
Amortyzacja	14,3	18,6	4,3	30,0%
Zużycie materiałów i energii	35,1	37,6	2,5	7,2%
Usługi obce	39,3	49,5	10,2	25,9%
Podatki i opłaty	1,8	1,9	0,1	5,1%
Wynagrodzenia	42,6	47,1	4,5	10,5%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	13,2	11,1	-2,1	-15,8%
Pozostałe koszty rodzajowe	4,6	5,4	0,8	17,7%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,0	0,1	0,1	237,6%

W wyniku wzrostu wykonanej pracy eksploatacyjnej przychody z tytułu dotacji samorządowej były wyższe o 17,6 mln zł w porównaniu do 2014 roku.

Koszty działalności operacyjnej w 2015 roku wyniosły łącznie 171,2 mln zł i były wyższe w porównaniu do roku poprzedniego o 20,4 mln zł. Wzrost kosztów spowodowany był zwiększeniem kosztów amortyzacji w następstwie oddania do użytkownika zakończonych inwestycji w latach 2014–2015 (m.in. modernizacja 21 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz rozpoczęcie eksploatacji nowo wybudowanego przystanku Gdańsk Śródmieście). W 2015 roku wystąpiła także dodatkowa pozycja kosztowa, tj. zużycie paliwa trakcyjnego w związku z obsługą spalinowych pojazdów trakcyjnych w ramach obsługi PKM. Wyższe były

również koszty usług obcych, głównie w związku z wystąpieniem od 2015 roku kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej PKM, wzrostem kosztów dostępu do infrastruktury PLK, kosztów wynajmu drużyn trakcyjnych, czyszczenia taboru, ochrony mienia, kosztów bieżącego utrzymania taboru, kosztów windykacji, utrzymania sieci trakcyjnej oraz prowizji ze sprzedaży biletów. Wzrost kosztów wynagrodzeń nastąpił na skutek wzrostu zatrudnienia oraz wyższego przeciętnego wynagrodzenia w związku z wypłatami premii kwartalnych oraz premii z tytułu zakończenia dialogu społecznego w sprawie podwyżek wynagrodzeń.

STRUKTURA KOSZTÓW DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W LATACH 2014–2015 (%)



W 2015 roku wystąpiła także dodatkowa pozycja kosztowa, tj. zużycie paliwa trakcyjnego w związku z obsługą spalinowych pojazdów trakcyjnych w ramach obsługi PKM.



W stosunku do 2014 roku Spółka odnotowała wzrost przychodów i kosztów z pozostałej działalności operacyjnej odpowiednio o 1,7 mln zł oraz 1,9 mln zł. Po stronie przychodowej wzrost wynikał głównie z wyższych odpisów dotacji inwestycyjnych od zmodernizowanego taboru (w lipcu 2015 roku dokonano odpisu zaległej dotacji wynikającej ze zwiększenia dofinansowania z Centrum Unijnych Projektów Transportowych [dalej CUP]). Natomiast wzrost kosztów pozostałej działalności operacyj-



7.4 Majątek

Na koniec 2015 roku wartość rzeczowych aktywów trwałych wyniosła 408,9 mln zł i odnotowała wzrost o 10,9 mln zł r/r. W porównaniu do 31 grudnia 2014 roku zwiększeniu uległa głównie wartość budynków, lokali oraz obiektów inżynierii lądowej i wodnej o 57,8 mln zł. Wzrost ten nastąpił zwłaszcza w związku z przekazaniem do eksploatacji inwestycji dotyczącej przedłużenia linii 250 oraz budowy przystanku Gdańsk Śródmieście, a także oddaniem kolejnych etapów inwestycji w zakresie regulacji torów linii nr 250 (zmniejszenie odstępów między krawędzią peronu a progiem wagonu). Jednocześnie nastąpił spadek wartości środków trwałych w budowie.

Wzrost wartości gruntów o 9,8 mln zł był następstwem dokonanej przez PKP S.A. aportu na stacji postojowej Gdynia Cisowa.

Spadek wartości środków transportu o 7,0 mln zł w porównaniu do 2014 roku był następstwem dokonanych odpisów amortyzacyjnych.

WYBRANE AKTYWA TRWAŁE W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
I. Rzeczowe aktywa trwałe	398,0	408,9	10,9	2,7%
1. Środki trwałe, z tego:	337,5	404,3	66,7	19,8%
a. Grunty	47,1	56,9	9,8	20,8%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	150,7	208,4	57,8	38,3%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	10,8	16,0	5,3	49,1%
d. Środki transportu	128,1	121,1	-7,0	-5,5%
e. Inne środki trwałe	0,8	1,7	0,9	107,1%
2. Środki trwałe w budowie	60,5	4,7	-55,8	-92,3%

nej nastąpił zwłaszcza w związku z dokonaniem aktualizacji rezerw na świadczenia pracownicze.

Wzrost kosztów finansowych o 0,3 mln zł w porównaniu do 2014 roku związany był z wyższymi odsetkami z tytułu wyemitowanych obligacji.

Na pomniejszenie wyniku netto wpływ miało również zwiększenie kwoty podatku dochodowego o 2,4 mln zł w stosunku do roku poprzedniego.

PKP SKM realizuje swoją działalność przewozową, wykorzystując 60 jednostek taborowych następujących typów: EN57, EN71 oraz EW58. Na koniec 2015 roku średni wiek pojazdów wyniósł około 34 lata. W ramach projektu „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”, Spółka przeprowadziła modernizację 22 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych 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. Ponadto zlikwidowanych zostało 6 jednostek taborowych serii EW58.

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.

7.5 Inwestycje

W 2015 roku PKP SKM poniosła nakłady inwestycyjne w kwocie 19,0 mln zł, które obejmowały głównie przedłużenie linii kolejowej nr 250 wraz z budową przystanku Gdańsk Śródmieście, wykonanie regulacji torów, zakup maszyn i urządzeń, usprawnienie układu komunikacyjnego na stacji Gdynia Cisowa, modernizację stacji Sopot Kamienny Potok oraz modernizację taboru (montaż układów pomiarowych energii trakcyjnej oraz systemu informacji pasażerskiej).

ZESTAWIENIE WIELKOŚCI NAKŁADÓW INWESTYCYJNYCH PONIESIONYCH PRZEZ SPÓŁKĘ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Inwestycje ogółem	150,1	19,0	-131,1	-87,4%
Budownictwo inwestycyjne	45,4	15,0	-30,4	-67,0%
Modernizacja taboru	102,4	1,1	-101,4	-99,0%
Zakup taboru	0,0	0,0	0,0	-
Zakup maszyn i urządzeń	1,4	2,6	1,2	82,7%
Pozostałe inwestycje	0,9	0,4	-0,6	-60,9%

7.6 Zatrudnienie

PKP SKM na koniec 2015 roku zatrudniała 895 osób i w porównaniu do końca 2014 roku był to wzrost o 64 osoby. Wzrost wynikał głównie z dodatkowego zatrudnienia w drużynach konduktorskich, drużynach trakcyjnych, Sekcji Napraw Taboru oraz Dyspozytury, w następstwie zwiększenia wykonywanej pracy eksploatacyjnej w ramach linii nr 250, infrastruktury PLK oraz rozpoczęcia wykonywania obsługi PKM.

PKP SKM na koniec 2015 roku zatrudniała 895 osób i w porównaniu do końca 2014 roku był to wzrost o 64 osoby.

W 2015 roku Spółka doposażyła zmodernizowane pojazdy (EN57) w elektryczne liczniki pomiaru energii, monitoring oraz rampy dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.



7.7 Przewozy pasażerskie

PKP SKM w 2015 roku przewiozła 39,3 mln pasażerów i był to wzrost w porównaniu do roku poprzedniego o 1,6 mln osób. Wraz ze wzrostem liczby pasażerów zwiększeniu uległa także praca przewozowa (o 6,9%), praca eksploatacyjna mierzona w pockm (o 18,1%) oraz średnia odległość przewozu (o 2,5%).

ZESTAWIENIE MIERNIKÓW PRZEWOZOWYCH W LATACH 2014–2015

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przewozy pasażerów (mln osób)	37,8	39,3	1,6	4,2%
Praca przewozowa (mln paskm)	916,7	979,5	62,8	6,9%
Praca eksploatacyjna (mln pockm)	3,7	4,3	0,7	18,1%
Praca eksploatacyjna (mln brtkm)	825,3	893,4	68,1	8,2%
Średnia odległość przewozu (km)	24,3	24,9	0,6	2,5%



7.8 Dofinansowanie

Spółka otrzymuje od Samorządu Województwa Pomorskiego dotację samorządową na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz otrzymuje z budżetu państwa dotację przedmiotową w celu wyrównania utraconych przychodów z tytułu honorowania obowiązujących ulg ustawowych.

Poza dofinansowaniem dotyczącym realizacji przewozów, Spółka uzyskała dotacje z Funduszu Kolejowego oraz z Unii Europejskiej w ramach POIiŚ z przeznaczeniem na refinansowanie zadań

Wzrost wskaźników dotyczących przewozów pasażerskich w 2015 roku wynikał z uruchomienia większej ilości pociągów o 24,5% w stosunku do roku poprzedniego. Jest to związane m.in. z uruchomieniem połączeń na linii PKM oraz na infrastrukturze PLK, na trasach z Gdańska Wrzeszcza do Gdańska Osowej i do Kartuz oraz na odcinku Gdynia – Kościerzyna.

zrealizowanych z własnych funduszy w latach 2008–2015 (zwiększenie dofinansowania na realizację zadania „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście” z 59% do 80% kosztów kwalifikowanych). W 2015 roku PKP SKM otrzymała również środki z Regionalnego Programu Operacyjnego dla województwa pomorskiego na sfinansowanie przedsięwzięcia „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla zadania «Rozbudowa systemu kolei aglomeracyjnej Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego w kierunku Wejherowa»”.

OTRZYMANE DOFINANSOWANIE PRZEZ SPÓŁKĘ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Dotacja przedmiotowa	16,6	18,2	1,5	9,3%
Dotacja samorządowa	22,6	40,2	17,6	77,5%
Środki z Funduszu Kolejowego	11,4	7,3	-4,1	-36,2%
Dotacja POIiŚ	85,8	28,4	-57,3	-66,8%
Dofinansowanie RPO	0,2	0,0	-0,1	-72,4%
RAZEM	136,6	94,2	-42,5	-31,1%

PKP SKM
w 2015 roku
przewiozła
39,3 mln
pasażerów
i był to wzrost
w porównaniu
do roku
poprzedniego
o 1,6 mln osób.

7.9 Najważniejsze wydarzenia

Luty

- ▶ Zawarcie aneksu do umowy o dofinansowanie z CUPT. Na podstawie tego aneksu zwiększono procent dofinansowania z 59% do 66% wydatków kwalifikowanych.
- ▶ Zwrot kwoty 6 mln zł do Funduszu Kolejowego. Zwrot dotyczył nadmiernego finansowania inwestycji wynikającego ze zwiększenia dofinansowania z CUP z 59% do 66%.

Marzec

- ▶ Uchwalenie przez Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników podwyższenia kapitału PKP SKM o kwotę 17,7 mln zł. Wszystkie nowo utworzone udziały zostały objęte przez dotychczasowego wspólnika, tj. PKP S.A., która pokryła je aportem w postaci gruntu oraz budynków i budowli.
- ▶ Odbiór końcowy inwestycji „Przedłużenie linii 250 i budowa nowego przystanku SKM Gdańsk Śródmieście”. Podpisano bezusterkowy protokół końcowy.
- ▶ Podpisanie umowy z firmą Newag S.A. na wykonanie i dostawę 2 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Wartość umowy wynosiła 28,9 mln zł netto.

Czerwiec

- ▶ Otrzymanie certyfikatu dla Systemu Zarządzania według PN-ISO/IEC 27001:2014. Certyfikat obejmuje „Bezpieczeństwo informacji w zakresie realizacji kolejowych przewozów pasażerskich” i ważny jest do 25 czerwca 2018 roku.

Lipiec

- ▶ Zawarcie umowy z ZNTK Mińsk Mazowiecki na naprawę 4. poziomu utrzymania (P4) 1 szt. elektrycznego zespołu trakcyjnego EN57 i 2 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych EN71. Wartość netto umowy wynosiła 2,9 mln zł.
- ▶ Podjęcie przez Radę Ministrów Uchwały nr 127/2015 w sprawie zatwierdzenia „Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w latach 2014–2019”. Uchwałą tą środki dla PKP SKM w Trójmieście na 2015 roku zostały zwiększone z 5 mln do 12 mln zł.
- ▶ Otrzymanie przez PKP SKM 17 mln zł z CUPT. Kwota ta jest wynikiem zwiększenia dofinansowania projektu „Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście” z 59% do około 66%.

Sierpień

- ▶ Zawarcie aneksu do umowy nr D55-KPN-9L/02 z PKP S.A. zmniejszającego wartość przedmiotu umowy z 40,7 mln zł do 34,1 mln zł. Jest to wynikiem przeprowadzonego procesu aportowego gruntów i budowli na terenie Stacji Postojowej Gdynia Cisowa.

Wrzesień

- ▶ Wprowadzenie do taryfy nowych biletów okresowych: miejskiego w cenie 84 zł, trójmiejskiego w cenie 120 zł oraz jednorazowego trójmiejskiego w cenie 6 zł. Podwyższono cenę biletu miejskiego z 3 do 3,5 zł, zwiększając jednocześnie obszar obowiązywania tego biletu o linię PKM.
- ▶ Uruchomienie połączenia na nowo wybudowanej linii kolejowej należącej do PKM. Przejazd odbywa się trasą Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa.
- ▶ Podpisanie umowy nr 492/U/15 na świadczenie usług publicznych na okres od 13 grudnia 2015 roku do 10 grudnia 2016 roku w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na terenie woj. pomorskiego. Umowa dotyczy zadania na usługi przewozowe relacji Gdynia – Słupsk – Ustka. Wartość umowy wynosiła 13,6 mln zł.
- ▶ Podpisanie umowy nr 476/U/15 na świadczenie usług publicznych na okres od 1 września 2015 roku do 10 grudnia 2016 roku w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na terenie woj. pomorskiego. Umowa dotyczy zadania zwanego „Aglomeracja”, na które składają się dwa podzadania: PKM i Tczew – Wejherowo (od 13 grudnia 2015 do 10 grudnia 2016 roku). Wartość umowy wynosiła 69,5 mln zł.

Październik

- ▶ Uruchomienie połączenia na trasie Gdańsk Wrzeszcz – Kartuzy.

Listopad

- ▶ Zawarcie aneksu do umowy o dofinansowanie z CUPT. Na podstawie tego aneksu zwiększono kwotę dofinansowania do 202,6 mln zł. Wynika to ze wzrostu procentu dofinansowania z 66% do 80% wydatków kwalifikowanych.
- ▶ Podpisanie umowy z firmą RAIL-MIL COMPUTERS na dostawę, instalację i uruchomienie urządzeń dynamicznego systemu informacji podróży (DSIP). Wartość umowy wynosiła 605 tys. zł.

Grudzień

- ▶ Zawarcie umowy z PKM na udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób na rozkład jazdy pociągów 2015/2016. Wartość netto umowy 12,8 mln zł.
- ▶ Uruchomienie połączenia na trasie Gdynia Główna – Kościerzyna w nowym rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016.
- ▶ Otrzymanie dotacji w kwocie 28,5 mln zł z CUPT tytułem refinansowania nakładów inwestycyjnych w ramach projektu „Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście”.

W 2015 roku Spółka otrzymała 7,3 mln zł z Funduszu Kolejowego tytułem refinansowania nakładów inwestycyjnych w infrastrukturę kolejową.



www.pkp-informatyka.pl

PKP
INFORMATYKA

8.1 O Firmie

Spółka jest dostawcą rozwiązań informatycznych, głównie dla rynku kolejowego. Obsługuje w obszarze informatyki Spółki z Grupy PKP oraz pozostałych przewoźników kolejowych.

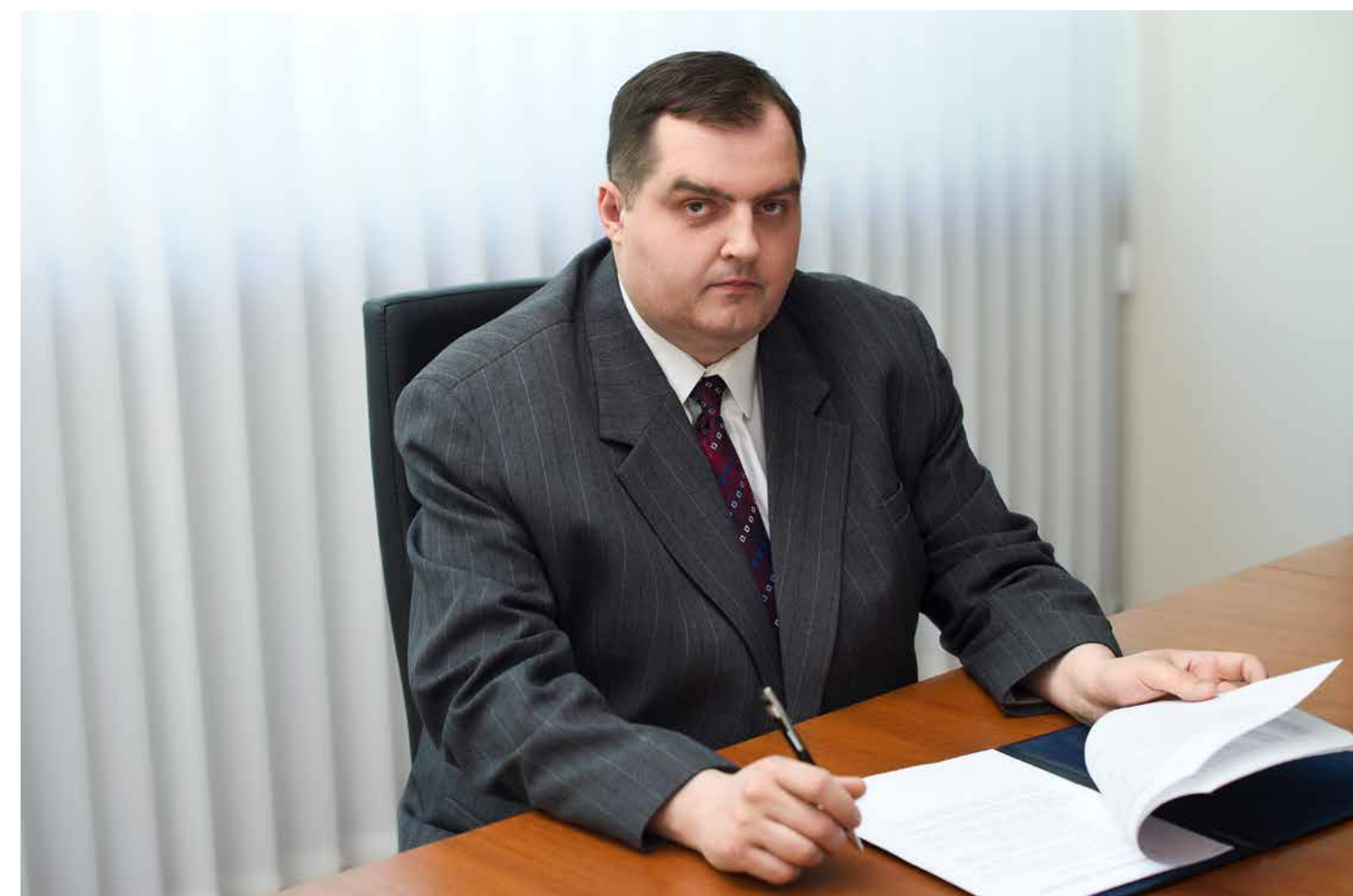
Działalność operacyjną PKP Informatyka Sp. z o.o. (dalej PKP Informatyka) rozpoczęła 1 października 2001 roku. Przedmiotem działalności Spółki są szeroko pojęte świadczenia IT, w szczególności tworzenie oprogramowania użytkowego (wdrażanie i integracja systemów oraz aplikacji), zwłaszcza dla Spółek Grupy PKP, a także usługi eksploatacji, w tym eksploatacji bezpośredniej systemów i aplikacji oraz wsparcia. Dodatkowo Spółka świadczy także usługi: kolokacji, hostingu, budowania sieci komputerowych i centrów przetwarzania danych oraz budowania sieci strukturalnych,

serwisu sprzętu komputerowego, a także konsultacje i doradztwo w obszarze IT oraz szkolenia informatyczne. Swoją działalność Spółka prowadzi na terenie całego kraju.

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 linii biznesowych:

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

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.



8.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

Zarząd

- ▶ **Tomasz Miszczuk** – Prezes Zarządu
- ▶ **Jakub Prusik** – Członek Zarządu

Rada Nadzorcza

- ▶ **Zbigniew Cieślak** – Przewodniczący
- ▶ **Małgorzata Butwicka**
- ▶ **Jacek Iwański**
- ▶ **Katarzyna Kudlak**
- ▶ **Witold Pyrgiel**

▲ **Tomasz Miszczuk** – Prezes Zarządu

8.3 Finanse

PKP Informatyka w 2015 roku poniosła stratę netto w wysokości 5,6 mln zł, przy stracie netto na poziomie 6,9 mln zł w 2014 roku. Ujemny wynik finansowy, przy wyższym o 3,1 mln zł wyniku na sprzedaży, to efekt zdarzeń jednorazowych, które obciążą wyniki jednostki na pozostałej działalności operacyjnej. Jednocześnie Spółka wygenerowała dodatni wynik na działalności finansowej w następstwie dywidendy uzyskanej od spółki zależnej.

Spółka w 2015 roku uzyskała przychody ze sprzedaży na poziomie 84,9 mln zł. W porównaniu do 2014 roku przychody uległy zmniejszeniu o 26,9 mln zł (tj. o 24,1%). Spadek obejmował przychody od spółek powiązanych, które zmniejszyły się o 28,4 mln zł

WYNIKI FINANSOWE ZA LATA 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	111,8	84,9	-26,9	-24,1%
Koszty działalności operacyjnej	107,7	77,7	-30,0	-27,9%
Wynik ze sprzedaży	4,1	7,2	3,1	77,1%
Marża wyniku na sprzedaży	3,6%	8,5%	4,8 p.p.	-
Pozostałe przychody operacyjne	0,8	3,7	2,9	342,5%
Pozostałe koszty operacyjne	11,7	16,9	5,2	44,0%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	-10,9	-13,2	-2,3	21,0%
EBIT	-6,8	-6,0	0,8	-12,2%
EBITDA	-0,7	0,1	0,8	-
Marża EBITDA	-0,7%	0,1%	0,7 p.p.	-
Przychody finansowe	0,3	0,6	0,3	93,7%
Koszty finansowe	0,2	0,2	0,0	10,6%
Wynik na działalności finansowej	0,1	0,4	0,3	272,3%
Zysk (strata) brutto	-6,7	-5,6	1,1	-16,6%
Podatek dochodowy	0,2	0,0	-0,2	-89,3%
Zysk (strata) netto	-6,9	-5,6	1,3	-18,8%
Rentowność netto	-6,2%	-6,6%	-0,4 p.p.	-

STRUKTURA PRZYCHODÓW ZE SPRZEDAŻY ZA LATA 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	111,8	84,9	-26,9	-24,1%
Usługi aplikacyjne	82,5	73,5	-9,0	-10,9%
Usługi infrastrukturalne	8,8	5,8	-3,0	-34,3%
Usługi serwisowe	1,0	0,9	-0,1	-13,4%
Pozostałe usługi	13,7	3,8	-9,9	-72,5%
Towary i materiały	1,7	1,0	-0,7	-40,8%
Pozostałe przychody	4,0	0,0	-4,0	-

(tj. o 30,3%), przy jednoczesnym wzroście przychodów od spółek niepowiązanych o 1,4 mln zł (tj. o 8,0%). Wśród spółek powiązanych największy spadek przychodów dotyczył PKP CARGO, PKP Intercity oraz PLK, co było rezultatem uzyskania w 2014 roku wyższych przychodów z usług infrastrukturalnych, w tym utrzymania sieci oraz administrowania serwerami i bazami danych, a także realizacji na rzecz tych spółek szeregu projektów, w tym Korporacyjnej Hurtowni Danych czy systemów SZBI, KD, SILK3. Jednocześnie, dążąc do dywersyfikacji przychodów, Spółka podejmowała działania na rzecz realizacji projektów dla podmiotów niepowiązanych, w tym dla Przewozów Regionalnych, Kolei Mazowieckich oraz innych jednostek.



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. Koszty działalności operacyjnej PKP Informatyka w 2015 roku wyniosły 77,7 mln zł i uległy zmniejszeniu o 30,0 mln zł w porównaniu do 2014 roku. Spadek objął prawie wszystkie grupy kosztów, z wyjątkiem amortyzacji, w tym głównie koszty zużycia materiałów i energii, usług obcych, a także koszty wynagrodzeń i ubezpieczeń.

Niższe koszty zużycia materiałów i energii o 9,4 mln zł to efekt poniesienia w 2014 roku znacznych kosztów związanych z pozycjonowaniem taboru PKP Intercity, dostawą systemów dla Kolei Dolnośląskich i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej oraz zakupem sprzętu dla firmy Stadler. Spadek kosztów

usług obcych, w tym kosztów wznowień licencji i asysty technicznej, wynika z niższego poziomu sprzedaży dla spółek powiązanych. Z kolei wyższy poziom kosztów pozostałych usług informatycznych wystąpił głównie w rezultacie wzrostu przychodów z realizacji umów na rzecz jednostek niepowiązanych. Jednocześnie obniżeniu uległy koszty wynagrodzeń i ubezpieczeń społecznych oraz innych świadczeń, co nastąpiło w efekcie spadku przeciętnego zatrudnienia o 51 etatów. Niższe koszty sprzedanych towarów i materiałów to efekt spadku przychodów ze sprzedaży towarów i materiałów.

PKP Informatyka zanotowała ujemny wynik na pozostałej działalności operacyjnej w następstwie zapłaconych kar umownych, zawiązanym rezerw na kary umowne i roszczeń kontrahentów oraz dokonania odpisów aktualizujących wartość należności.

KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

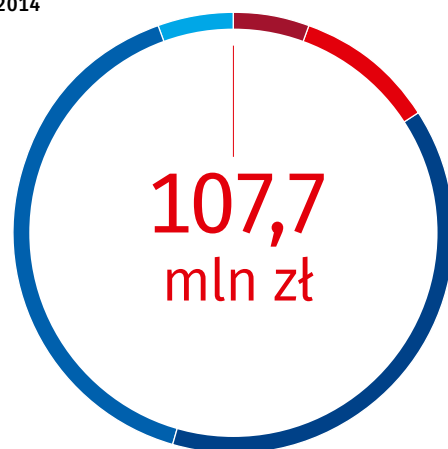
Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Koszty operacyjne ogółem	107,7	77,7	-30,0	-27,9%
Amortyzacja	6,1	6,1	0,0	-0,6%
Zużycie materiałów i energii	11,2	1,8	-9,4	-84,1%
Usługi obce	41,3	33,2	-8,2	-19,8%
Wznowienie licencji i asysta techniczna	15,6	5,4	-10,2	-65,4%
Pozostałe usługi informatyczne	15,0	18,5	3,5	23,6%
Podatki i opłaty	1,3	0,6	-0,7	-52,1%
Wynagrodzenia	35,4	26,6	-8,8	-24,9%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	8,0	6,4	-1,5	-19,1%
Pozostałe koszty rodzajowe	2,1	2,0	-0,1	-4,6%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	2,4	1,0	-1,3	-56,0%

Spółka, realizując określone projekty i umowy, pozyskuje odpowiednie technologie oraz licencje, które wykorzystywane są w procesie świadczenia usług.

Koszty działalności operacyjnej PKP Informatyka w 2015 roku wyniosły 77,7 mln zł i uległy zmniejszeniu o 30,0 mln zł w porównaniu do 2014 roku. Spadek objął prawie wszystkie grupy kosztów (...)

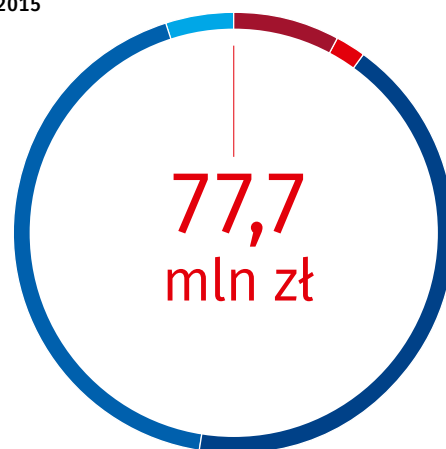
STRUKTURA KOSZTÓW OPERACYJNYCH W LATACH 2014–2015 (%)

2014



- Amortyzacja – 5,7%
- Zużycie materiałów i energii – 10,4%
- Usługi obce – 38,4%
- Koszty pracy – 40,3%
- Pozostałe – 5,3%

2015



- Amortyzacja – 7,8%
- Zużycie materiałów i energii – 2,3%
- Usługi obce – 42,7%
- Koszty pracy – 42,6%
- Pozostałe – 4,7%

8.4 Majątek

Na koniec 2015 roku wartość rzeczowych aktywów trwałych wyniosła 9,8 mln zł, co stanowiło 28,7% wartości majątku trwałego Spółki. Jednocześnie wartości niematerialne i prawne stanowiły 28,9% wartości aktywów trwałych.

W porównaniu do 2014 roku wartość rzeczowych aktywów trwałych uległa zmniejszeniu o 5,5 mln zł, w rezultacie rozliczenia i przeniesienia systemu HAFAS ze środków trwałych w budowie do wartości niematerialnych i prawnych. Jednocześnie w 2015 roku przyjęto do użytkowania system RMS utrzymywany na potrzeby spółki PKP Intercity. Wzrost

wartości urządzeń technicznych i maszyn wynikał ze zrealizowanych wydatków inwestycyjnych na moduły czy zestawy komputerowe.

Dodatkowo PKP Informatyka sukcesywnie wycofywała i likwidowała przestarzały i zbędny majątek trwały. W 2015 roku ze sprzedaży wycofanych środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych Spółka pozyskała kwotę 0,3 mln zł.

W 2015 roku wartość inwestycji długoterminowych nie uległa zmianie. Inwestycje długoterminowe stanowią udziały PKP Informatyka w spółce zależnej – Kolejowe Zakłady Łączności Sp. z o.o.



WYBRANE AKTYWA TRWAŁE W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Aktywa trwałe	34,1	34,2	0,1	0,2%
I. Wartości niematerialne i prawne	4,1	9,9	5,8	142,8%
II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego:	15,3	9,8	-5,5	-35,8%
1. Środki trwałe, z tego:	9,0	9,8	0,8	9,0%
a. Grunty	0,4	0,3	0,0	-1,5%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	3,1	2,7	-0,3	-11,1%
c. Urządzenia techniczne i maszyny	5,2	6,5	1,3	25,2%
d. Środki transportu	0,4	0,2	-0,1	-38,5%
2. Środki trwałe w budowie	6,3	0,0	-6,3	-99,8%
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	4,6	4,3	-0,3	-6,0%



8.5 Inwestycje

W 2015 roku Spółka poniosła nakłady inwestycyjne w kwocie 6,5 mln zł. Wydatki inwestycyjne w 71% zostały sfinansowane leasingiem, a w 29% środkami własnymi. Do największych inwestycji należał: zakup serwera HP Non Stop, oprogramowania RMS i środowiska infrastrukturalnego HAFAS, które stanowią kontynuację inwestycji podjętych w 2014 roku.

W odróżnieniu od zeszłorocznych wydatków, nakłady inwestycyjne w 2015 roku w 100% zostały sfinansowane środkami własnymi, a Spółka koncentrowała swoje działania inwestycyjne na licencjach i oprogramowaniu, w tym na środowisku oraz aplikacjach niezbędnych do świadczenia zakontraktowanych umów.

ZESTAWIENIE WIELKOŚCI NAKŁADÓW INWESTYCYJNYCH PONIESIONYCH PRZEZ SPÓŁKĘ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Zakup licencji i oprogramowania WNIp	10,3	1,9	-8,4	-81,5%
Zakup środków trwałych	2,8	4,5	1,7	61,3%
Inwestycje ogółem	13,1	6,5	-6,7	-50,9%

8.6 Zatrudnienie

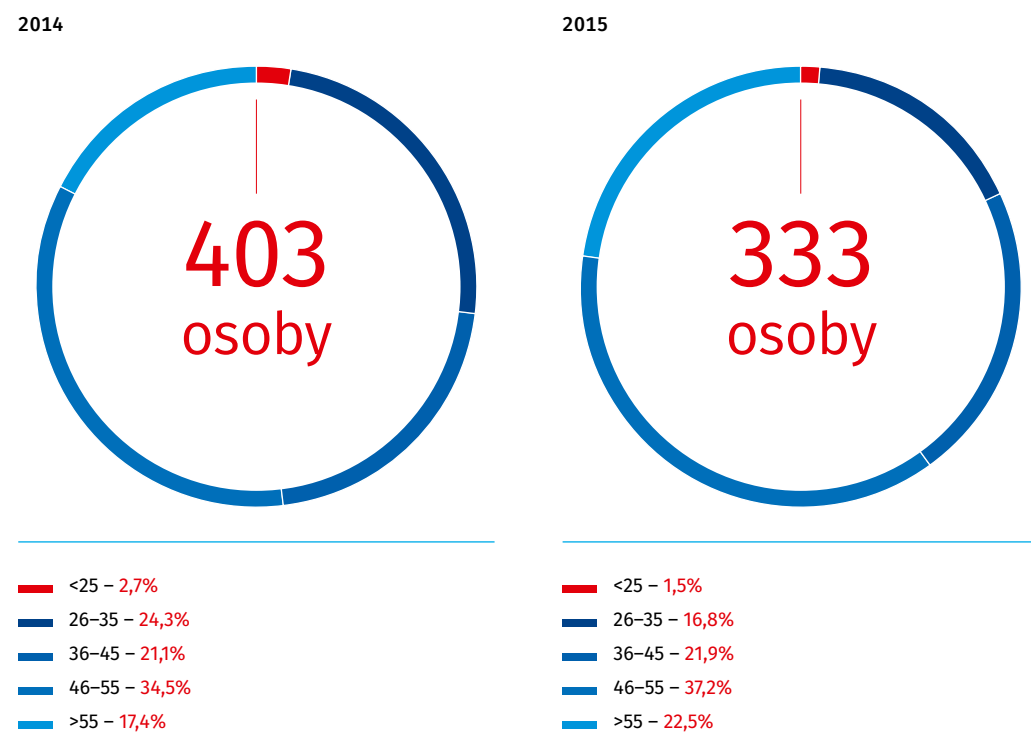
Stan zatrudnienia w dniu 31 grudnia 2015 roku wyniósł 333 osoby i był o 70 osób niższy niż na koniec 2014 roku. Zmniejszenie stanu zatrudnienia miało związek z dostosowaniem skali działalności Spółki do zapotrzebowania zgłaszanego przez kontrahentów. W Spółce najliczniejszą grupę tworzyli pracownicy

w wieku 46–55 lat, grupa ta na koniec 2015 roku stanowiła 37,2% ogółu zatrudnionych. Drugą grupę, pod względem liczebności, tworzyli pracownicy w wieku 36–45 lat i grupa ta stanowiła 21,9% ogółu zatrudnionych. Młodzi pracownicy w kategorii do 35 lat stanowili 18,3% ogółu zatrudnionych. Jednocześnie aż 60% zatrudnionych stanowili pracownicy o stażu pracy powyżej 21 lat.

ZATRUDNIENIE PRZECIĘTNE W PKP INFORMATYKA W LATACH 2014–2015

Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie w okresie 12 m-cy (etaty)		Zmiana 2015–2014	
	2014	2015	etaty	%
Zatrudnienie ogółem	403	352	-51	-12,7%

STRUKTURA ZATRUDNIENIA WEDŁUG WIEKU NA KONIEC ROKU 2014 I 2015 (%)



STRUKTURA ZATRUDNIENIA WEDŁUG WIEKU NA KONIEC ROKU 2014 I 2015 (W OSOBACH)

Przedział wiekowy	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
<25	11	5	-6	-54,5%
26–35	98	56	-42	-42,9%
36–45	85	73	-12	-14,1%
46–55	139	124	-15	-10,8%
>55	70	75	5	7,1%
Zatrudnienie ogółem	403	333	-70	-17,4%

W Spółce najliczniejszą grupę tworzyli pracownicy w wieku 46–55 lat, grupa ta na koniec 2015 roku stanowiła 37,2% ogółu zatrudnionych.

8.7 Najważniejsze wydarzenia

Marzec

- ▶ Nowe Centrum Monitoringu w PKP Informatyka. Na przełomie 2014 i 2015 roku Spółka postanowiła znacznie rozwinąć Centrum Monitoringu, czyli jednostkę odpowiedzialną za monitorowanie kluczowych systemów, aplikacji i infrastruktury IT firm funkcjonujących na rynku kolejowym, przede wszystkim przewoźników pasażerskich i towarowych. Monitoringiem został objęty m.in. system rezerwacji i sprzedaży biletów. Klienci Spółki systematycznie otrzymują informacje o statusie monitorowanych usług drogą e-mailową i SMS.

Maj

- ▶ Przejęcie przez PKP Informatyka Systemu Planowania Podróży HAFAS od TK Telekom. Nowe środowisko jest monitorowane całodobowo przez Centrum Monitoringu. Usługi zostały przełączone w sposób niezauważalny dla użytkowników końcowych, czyli podróżnych sprawdzających połączenia kolejowe na stronie www.rozklad-pkp.pl.
- ▶ Zakup aplikacji mobilnej BILKOM w ramach Systemu Planowania Podróży HAFAS. BILKOM został przygotowany na wszystkie platformy: Android, IOS, Windows Phone. Łączy w sobie dwie podstawowe funkcjonalności: pierwszą jest wyszukiwarka połączeń taka, jak na stronie www.rozklad-pkp.pl, druga funkcjonalność dotyczy zakupu biletu kolejowego poprzez przycisk „KUP BILET” przy wybranym połączeniu.
- ▶ Podpisanie pierwszej umowy sprzedaży usług monitorowania. Stworzenie Centrum Monitoringu przyczyniło się do rozszerzenia oferty produktowej przez Spółkę. PKP Informatyka wychodzi do klientów z usługami monitorowania systemów, infrastruktury, baz danych itp. Beneficjentem usług jest PKP Intercity. W ramach podpisanej umowy, monitoringiem zostały objęte wybrane elementy systemu rezerwacji i sprzedaży biletów.

Lipiec

- ▶ Pomyślne zakończenie procesu recertyfikacji w zakresie serwisu rozwiązań SAP. Uzyskany certyfikat potwierdza, że PKP Informatyka świadczy usługi serwisowe dla swoich klientów zgodnie z restrykcyjnymi wymaganiami technicznymi i organizacyjnymi SAP. Pierwszy certyfikat SAP Partner Center of Expertise Spółka uzyskała w 2011 roku. Recertyfikacja wymagała pomyślnego zakończenia audytu, który w czerwcu 2015 roku przeprowadzili w PKP Informatyka audytorzy SAP Global Partner Operations. Badaniu zostały poddane zasoby techniczne Spółki (systemy wspierające obsługę zgłoszeń klientów od momentu ich rejestracji po realizację), organizacyjne (procedury obsługi serwisowej, czasy reakcji, czasy obsługi zgłoszeń) i kompetencje konsultantów, potwierdzone zdanymi egzaminami.

- ▶ Uruchomienie nowej strony internetowej Spółki: www.pkp-informatyka.pl.

Sierpień

- ▶ Zakończenie projektu „Faktury Energetyczne SAP” w PKP S.A., zrealizowanego przez PKP Informatyka, jako głównego wykonawcę, wspólnie z Hicron Sp. z o.o. Celem projektu była budowa interfejsów automatyzujących i optymalizujących proces ewidencji księgowej faktur za dostawę energii elektrycznej wystawianych przez PKP Energetyka na rzecz PKP S.A. Projekt został zrealizowany na bazie już istniejącej architektury informatycznej PKP S.A., która została rozszerzona o element platformy integracyjnej w postaci systemu SAP NetWeaver Process Integration (SAP PI). Współtworzone wspólnie z zespołem Hicron narzędzie stanowi dla klienta – PKP S.A. – istotne wsparcie w procesach księgowych i obiegu dokumentów księgowych. Od momentu funkcjonowania tego rozwiązania, PKP S.A. w strukturach firmy odnotowała znaczącą oszczędność czasu, dzięki automatyzacji części procesów.

Wrzesień

- ▶ Nowa funkcjonalność „KUP BILET” w wyszukiwarce połączeń kolejowych www.rozklad-pkp.pl, przekierowująca bezpośrednio do internetowego systemu sprzedaży biletów danego przewoźnika. PKP Informatyka, od momentu przejęcia utrzymania ogólnopolskiej wyszukiwarki połączeń kolejowych www.rozklad-pkp.pl, ciągle rozszerza wachlarz usług dostępnych za jej pośrednictwem. Z opcji „KUP BILET”, dostępnej w wyszukiwarce połączeń, korzysta PKP Intercity – przewoźnik należący do Grupy PKP – oraz przewoźnicy samorządowi: Przewozy Regionalne, Łódzka Kolej Aglomeracyjna oraz Koleje Wielkopolskie.
- ▶ Udział w Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO 2015. PKP Informatyka i Kolejowe Zakłady Łączności zaprezentowały się na wspólnym stoisku Grupy PKP, obok PKP S.A., PLK, PKP CARGO, PKP LHS, PKP Intercity, PKP SKM i PKP Energetyki. Elementami wystroju stoiska Grupy były urządzenia dostarczane przez Kolejowe Zakłady Łączności, m.in. wyświetlacz peronowy, zegar kolejowy, biletomat z tablicą informacyjną, duży infokiosk dotykowy i nowy system łączności dyspozytorskiej (SLK).

Grudzień

- ▶ Wygranie przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej modernizacji oświetlenia na stacji Zakopane Spyrkówka. Jest to kolejne zamówienie na wykonanie audytu modernizacji oświetlenia na dworcach kolejowych.

9

www.xci.pl

XCITY
INVESTMENT

9.1 O Firmie

Ideą funkcjonowania Spółki jest wykorzystanie potencjału niezagospodarowanych nieruchomości, wchodzących w skład majątku Grupy PKP.

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 we współpracy z inwestorami zewnętrznymi 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. Dotychczas 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. Spółka w perspektywie kilku lat może stać się jednym z największych inwestorów nieruchomości komercyjnych na polskim rynku.

Elementy wyróżniające Spółkę:

- ▶ inwestycje na terenach kolejowych zlokalizowanych przy węzłach komunikacyjnych, w centrach miast;
- ▶ realizacja projektów inwestycyjnych będących połączeniem inwestycji komercyjnych i działań o charakterze prospołecznym zmieniających otoczenie nieruchomości (tworzenie miejsc przyjaznych mieszkańcom i pasażerom, stanowiących atrakcyjne punkty spotkań);
- ▶ inwestycje realizowane z poszanowaniem dziedzictwa i historii danego miejsca.

Dotychczas zrealizowanymi projektami w prezentowanej formule jest komercyjna zabudowa dworców kolejowych w Poznaniu (Poznań City Center) oraz Katowicach (Galeria Katowicka). Na koniec 2015 roku trwały prace nad przygotowaniem do realizacji 7 projektów zlokalizowanych w Warszawie, Krakowie, Gdyni, Poznaniu, Koninie oraz Mińsku Mazowieckim o łącznej wartości 1,6 mld EUR. Dodatkowo prowadzono działania nad kolejnymi kilkunastoma projektami deweloperskimi.



9.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

Zarząd

- ▶ **Maciej Krzysztof Król** – Prezes Zarządu

Rada Nadzorcza

- ▶ **Przemysław Ciszak** – Przewodniczący
- ▶ **Iwona Beata Czech-Wojdecka**
- ▶ **Paweł Jasiński**

▲ **Maciej Krzysztof Król** – Prezes Zarządu

9.3 Finanse

W pierwszym roku swojej działalności Xcity Investment poniosło stratę netto w wysokości 3,2 mln zł. Uzyskany ujemny wynik finansowy jest następstwem początkowej fazy prowadzonej działalności, kiedy to koszty operacyjne ponoszone przez Spółkę znacznie przewyższają osiągnięte przez nią przychody.

W 2015 roku Xcity Investment uzyskało przychody przede wszystkim z tytułu prowadzonych projektów inwestycyjnych, w tym za nadzór inwestycyjny i administracyjny, a także z tytułu refakturowania części poniesionych kosztów na swoich partnerów biznesowych. Łączna realizacja przychodów ze sprzedaży wyniosła 2,2 mln zł.

WYNIKI FINANSOWE ZA LATA 2014–2015 (W MLN ZŁ)*

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi	0,1	2,2	2,2	2 645,7%
Koszty działalności operacyjnej	0,2	8,8	8,6	4 935,3%
Wynik ze sprzedaży	-0,1	-6,5	-6,4	-
Marża wyniku na sprzedaży	-113,7%	-291,8%	-178,1 p.p.	-
Pozostałe przychody operacyjne	0,0	0,0	0,0	-
Pozostałe koszty operacyjne	0,0	0,0	0,0	-
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	0,0	0,0	0,0	-
EBIT	-0,1	-6,6	-6,5	-
EBITDA	-0,1	-6,5	-6,4	-
Marża EBITDA	-113,7%	-288,9%	-175,2 p.p.	-
Przychody finansowe	83,2	5,1	-78,1	-93,9%
Koszty finansowe	1,5	1,8	0,3	18,2%
Wynik na działalności finansowej	81,7	3,3	-78,3	-95,9%
Zysk (strata) brutto	81,6	-3,2	-84,8	-
Podatek dochodowy	15,6	0,0	-15,6	-
Zysk (strata) netto	66,0	-3,2	-69,2	-
Rentowność netto	80 895,5%	-143,5%	-81 039,0 p.p.	-

* Za 2014 rok Xcity Investment nie sporządzało sprawozdania finansowego, dlatego pierwsze sprawozdanie finansowe Spółki obejmuje okres 5.09.2014–31.12.2015 roku. W następstwie połączenia Xcity Investment ze spółką SPV Poznań, w sprawozdaniu finansowym nastąpiła konieczność zaprezentowania danych porównawczych za 2014 rok, które zawierają dane finansowe ze sprawozdania SPV Poznań za 2014 rok. Na wynik netto, uzyskany przez SPV Poznań w 2014 roku, wpływ miała przede wszystkim realizacja zysku ze zbycia inwestycji, tj. udziałów w spółce Poznań City Center 1 Sp. z o.o.



Koszty działalności operacyjnej zamknęły się w 2015 roku w kwocie 8,8 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 operacyjnych wyniósł 97%.

Na działalności finansowej Spółka odnotowała zysk w wysokości 3,3 mln zł, który był efektem uzyskania zysku ze zbycia inwestycji (przychód będący następstwem sprzedaży udziałów w spółce Poznań City Center 1 przez SPV Poznań), przy jednoczesnym poniesieniu kosztów finansowych w postaci ujemnych różnic kursowych.

Łączna realizacja przychodów ze sprzedaży wyniosła 2,2 mln zł.

KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Koszty operacyjne ogółem	0,2	8,8	8,6	4 935,3%
Amortyzacja	0,0	0,1	0,1	-
Zużycie materiałów i energii	0,0	0,1	0,1	27 670,2%
Usługi obce	0,1	4,8	4,7	5 303,5%
Podatki i opłaty	0,0	0,0	0,0	1 719,1%
Wynagrodzenia	0,1	3,2	3,1	3 734,8%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	0,0	0,5	0,5	-
Pozostałe koszty rodzajowe	0,0	0,1	0,1	-
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,0	0,0	0,0	-



9.4 Majątek

Na koniec grudnia 2015 roku suma bilansowa spółki Xcity Investment wynosiła 33,2 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 krót-

koterminowe, które dotyczyły należności z tytułu zwrotu podatku VAT oraz rozliczeń handlowych.

Majątek Spółki finansowany był głównie kapitałami własnymi, które stanowiły 95% sumy bilansowej. Na kwotę zobowiązań krótkoterminowych składały się zobowiązania handlowe z tytułu wynagrodzeń oraz podatków i ubezpieczeń społecznych.

Majątek Spółki finansowany był głównie kapitałami własnymi, które stanowiły 95% sumy bilansowej.

SKONSOLIDOWANY BILANS W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	31.12.2014	31.12.2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Aktywa trwałe	0,0	0,1	0,1	-
Aktywa obrotowe	50,0	33,0	-17,0	-33,9%
Należności krótkoterminowe	0,0	2,6	2,6	30 637,2%
Inwestycje krótkoterminowe	50,0	30,4	-19,6	-39,3%
Aktywa razem	50,0	33,2	-16,8	-33,6%
Kapitał własny	34,4	31,4	-3,0	-8,8%
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	15,6	1,8	-13,8	-88,4%
Rezerwy na zobowiązania	0,0	0,2	0,2	2 865,5%
Zobowiązania długoterminowe	0,0	0,0	0,0	-
Zobowiązania krótkoterminowe	15,6	1,4	-14,2	-91,0%
Rozliczenia międzyokresowe	0,0	0,2	0,2	-
Pasywa razem	50,0	33,2	-16,8	-33,6%

9.5 Projekty inwestycyjne

W 2015 roku Xcity Investment wykonywało prace związane z prowadzeniem 32 projektów inwestycyjnych.

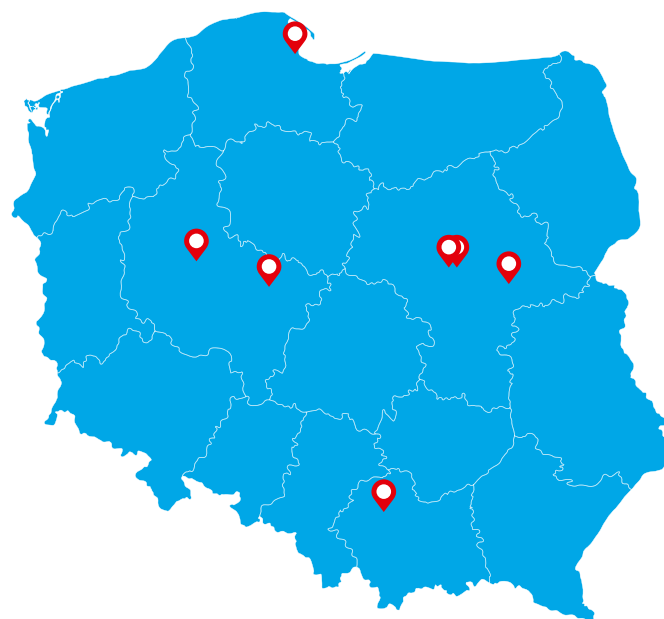
Spośród nich 7 znajdowało się w fazie przygotowania do realizacji (Gdynia Międzytorze, Warszawa Gdańska, Warszawa Zachodnia, Kraków Bosacka,

Poznań Główny III, Konin oraz Mińsk Mazowiecki). Szacowana wartość tych inwestycji wynosi 1,6 mld EUR. Dodatkowo na etapie rokowań były kolejne 3 projekty (Warszawa Główna, Warszawa Zachodnia III, Olsztyn Główny), a w przypadku następnych 17 lokalizacji prowadzone były prace mające na celu przygotowanie tych nieruchomości pod projekt inwestycyjny.

PROJEKTY INWESTYCJE REALIZOWANE PRZEZ XCITY INVESTMENT W 2015 ROKU

Projekt inwestycyjny	Szacunkowa wartość projektu	Przewidywany termin zakończenia	Teren inwestycji	Powierzchnia komercyjna GLA	Współinwestor
Warszawa Zachodnia	156 mln EUR	2018	1,5 ha	67 000 m ²	HB Reavis
Konin	9 mln EUR	2018	1,2 ha	5 400 m ²	Dekada Realty
Mińsk Mazowiecki	7 mln EUR	2018	1,0 ha	4 300 m ²	Dekada Realty
Kraków Bosacka	55 mln EUR	2019	1,4 ha	21 000 m ²	GD&K Investment
Poznań Główny III	96 mln EUR	2020	1,6 ha	46 000 m ²	TriGranit
Gdynia Międzytorze	722 mln EUR	2026	14,4 ha	345 000 m ²	SEMEKO Grupa Inwestycyjna
Warszawa Gdańska	530 mln EUR	2028	4,7 ha	177 000 m ²	Ghelamco

SIEDZEM PROJEKTÓW W TRAKCIE REALIZACJI NA KONIEC 2015 ROKU



- ▶ Warszawa Zachodnia
- ▶ Warszawa Gdańska
- ▶ Poznań Główny (3. etap)
- ▶ Gdynia Międzytorze
- ▶ Kraków Bosacka
- ▶ Konin
- ▶ Mińsk Mazowiecki

9.6 Zespół

Jedną z wartości Xcity Investment jest profesjonalny zespół zajmujący się prowadzeniem projektów inwestycyjnych. Spółka na koniec 2015 roku zatrudniała 28 osób posiadających 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

- ▶ Podpisanie umowy inwestycyjnej z firmą SEMEKO Grupa Inwestycyjna S.A. na przeprowadzenie projektu komercyjnego zagospodarowania terenu Gdynia Międzytorze.

Luty

- ▶ Podpisanie umowy inwestycyjnej z firmą Dekada Realty Sp. z o.o. na realizację projektów terenów dworców kolejowych w Koninie i Mińsku Mazowieckim.

Marzec

- ▶ Podpisanie umowy inwestycyjnej z firmą GD&K Investment Sp. z o.o. na realizację projektu Kraków Bosacka. Projekt dotyczy komercyjnego zagospodarowania terenu na nieruchomości położonej tuż przy dworcu Głównym w Krakowie.
- ▶ Debiut na Międzynarodowych Targach Inwestycyjnych MIPIM, które odbyły się w Cannes (Xcity Investment partnerem Miasta Warszawa).

Kwiecień

- ▶ Uczestnictwo w Europejskim Kongresie Gospodarczym w Katowicach.

Wrzesień

- ▶ Uczestnictwo w Forum Ekonomicznym 2015 w Krynicy-Zdroju.

Październik

- ▶ Ogłoszenie zaproszenia do rokowań na wybór inwestorów dla 15 nowych projektów deweloperskich na terenie całej Polski. Projekty przewidują zrealizowanie inwestycji na atrakcyjnych gruntach PKP w 12 miastach Polski: Elblągu, Katowicach, Kłodzku, Kole, Koszalinie, Kutnie, Łowiczu, Oleśnicy, Chorzowie, Bielsku-Białej, Skarżysku-Kamiennej i Warszawie.
- ▶ Uczestnictwo w Międzynarodowych Targach Inwestycyjnych i Nieruchomości Komercyjnych EXPO REAL 2015 w Monachium (Xcity Investment partnerem Miasta Warszawa).
- ▶ W KRS zarejestrowano podwyższenie kapitału zakładowego Spółki w wyniku połączenia z SPV Poznań Sp. z o.o.



Szacowana wartość projektów w trakcie realizacji wynosi 1,6 mld EUR.

10

www.pkpbudownictwo.pl

PKP
BUDOWNICTWO

10.1 O Firmie

Spółka świadczy usługi z zakresu budowy linii światłowodowych i utrzymania infrastruktury telekomunikacyjnej na rynku kolejowym i drogowym.

PKP Budownictwo Sp. z o.o. (dalej PKP Budownictwo) powstała jako TK Budownictwo Sp. z o.o. 20 stycznia 2014 roku poprzez wydzielenie zorganizowanej części przedsiębiorstwa ze spółki TK Telekom Sp. z o.o. Następnie 10 lutego 2015 roku Spółka zmieniła nazwę na PKP Budownictwo Sp. z o.o.

PKP Budownictwo świadczy usługi z zakresu budowy linii światłowodowych i utrzymania infrastruktury telekomunikacyjnej na rynku kolejowym i drogowym.

Przedmiotem działalności Spółki są:

- ▶ roboty związane z budową linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych oraz pozostałe specjalistyczne roboty budowlane, gdzie indziej niesklasyfikowane;
- ▶ naprawa i konserwacja urządzeń elektronicznych i optycznych;

- ▶ instalowanie maszyn przemysłowych, sprzętu i wyposażenia;
- ▶ wykonanie instalacji elektrycznych oraz pozostałych instalacji budowlanych;
- ▶ pozostała działalność usługowa w zakresie technologii informatycznych i komputerowych;
- ▶ działalność w zakresie inżynierii i związane z nią doradztwo techniczne.

Głównym atutem PKP Budownictwo jest duże doświadczenie pracowników zdobyte na rynku kolejowym, a także struktura rozproszona, która umożliwia świadczenie jednorodnych usług na obszarze całej Polski.

Spółka posiada referencje na wykonane prace budowlane i instalacyjne z zakresu teletechniki w największych inwestycjach kolejowych i modernizacjach dworców kolejowych w Polsce. Do tej pory PKP Budownictwo uczestniczyło w realizacji następujących dużych projektów: przebudowa stacji Łódź Widzew, Łódź Fabryczna, ZCK Bydgoszcz, prace na linii kolejowej Kraków – Rzeszów (E30), Warszawa Zachodnia – Skierniewice, Siedlce – Terespol, budowa infrastruktury systemu GSM-R na linii kolejowej E20 (Kunowice – Terespol).



10.2 Organy Zarządzające i Nadzorujące

Zarząd

- ▶ **Edyta Glinka** – Prezes Zarządu

Rada Nadzorcza

- ▶ **Andrzej Pieczara** – Przewodniczący
- ▶ **Joanna Jurga**
- ▶ **Marta Sitko**

▲ **Edyta Glinka** – Prezes Zarządu

10.3 Finanse

W 2015 roku PKP Budownictwo odnotowało zysk netto w kwocie 0,1 mln zł. Wypracowany wynik netto jest o 22,4 mln zł wyższy niż w 2014 roku w wyniku niższej straty na sprzedaży oraz rozwiązania rezerwy na świadczenia pracownicze. Jednocześnie należy zaznaczyć brak pełnej porównywalności danych finansowych pomiędzy 2014 i 2015 rokiem, Spółka bowiem rozpoczęła działalność od kwietnia 2014 roku.

WYNIKI FINANSOWE ZA LATA 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	28,8	59,3	30,5	106,0%
Koszty działalności operacyjnej	35,6	62,5	26,9	75,5%
Wynik ze sprzedaży	-6,9	-3,3	3,6	-52,6%
Marża wyniku na sprzedaży	-23,8%	-5,5%	18,3 p.p.	-
Pozostałe przychody operacyjne	0,2	8,9	8,7	4 273,7%
Pozostałe koszty operacyjne	16,1	3,2	-12,9	-80,1%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	-15,9	5,7	21,6	-
EBIT	-22,8	2,5	25,2	-
EBITDA	-21,9	3,5	25,4	-
Marża EBITDA	-76,2%	5,8%	82,0 p.p.	-
Przychody finansowe	0,0	0,1	0,1	-
Koszty finansowe	0,1	0,5	0,4	716,7%
Wynik na działalności finansowej	-0,1	-0,4	-0,4	570,1%
Zysk (strata) brutto	-22,8	2,0	24,9	-
Podatek dochodowy	-0,6	1,9	2,5	-
Zysk (strata) netto	-22,2	0,1	22,4	-
Rentowność netto	-77,3%	0,2%	77,5 p.p.	-

KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Koszty operacyjne ogółem	35,6	62,5	26,9	75,5%
Amortyzacja	0,8	1,0	0,2	18,7%
Zużycie materiałów i energii	10,1	12,1	2,0	19,6%
Usługi obce	7,4	25,8	18,4	250,5%
Podatki i opłaty	0,3	0,4	0,0	8,8%
Wynagrodzenia	12,6	16,0	3,4	27,2%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	3,7	4,2	0,5	13,5%
Pozostałe koszty rodzajowe	0,7	3,1	2,4	329,5%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,0	0,0	0,0	626,6%



W 2015 roku przychody ze sprzedaży wyniosły 59,3 mln zł i były wyższe o 30,5 mln zł w porównaniu do 2014 roku, co było rezultatem wzrostu o 28,5 mln zł przychodów z działalności budowlanej oraz wzrostu o 2,1 mln zł przychodów z działalności utrzymaniowej. Większa dynamika przychodów niż kosztów w sposób bezpośredni przełożyła się na niższą stratę ze sprzedaży.

Koszty działalności operacyjnej wyniosły 62,5 mln zł i były wyższe o 26,9 mln zł. Na poziom odchylenia wpływa brak porównywalności danych finansowych pomiędzy analizowanymi latami.

Pozostałe przychody operacyjne w 2015 roku wyniosły 8,9 mln zł, odnotowując tym samym wzrost o 8,7 mln zł w efekcie rozwiązania rezerw na świadczenia pracownicze, w tym rezerw na nagrody jubileuszowe.

W 2015 roku koszty pozostałej działalności operacyjnej wyniosły 3,2 mln zł, spadek o 12,9 mln zł był rezultatem dokonania odpisu wartości firmy, wykazania amortyzacji wartości firmy oraz zawiązania rezerwy na kary umowne za zwłokę dotyczącą przyjętego od TK Telekom kontraktu w 2014 roku.

Spółka poniosła stratę na działalności finansowej w wysokości 0,4 mln zł głównie w wyniku zapłaty odsetek od udzielonej pożyczki przez PKP S.A. oraz od zobowiązań przeterminowanych.



10.4 Majątek

Suma rzeczowych aktywów trwałych na koniec 2015 roku wyniosła 5,8 mln zł, co stanowiło 92,9% wartości majątku trwałego Spółki.

Dominujący udział w strukturze rzeczowych aktywów trwałych stanowiły urządzenia techniczne

i maszyny oraz środki transportu, pomimo spadku ich wysokości w porównaniu do 2014 roku łącznie o 0,8 mln zł. Jednocześnie w ciągu roku obrotowego 2015 nastąpił wzrost salda wartości niematerialnych i prawnych oraz innych środków trwałych w następstwie poczynionych inwestycji.

WYBRANE AKTYWA TRWAŁE W LATACH 2014–2015 (W MLN ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Aktywa trwałe	9,4	5,8	-3,6	-38,7%
I. Wartości niematerialne i prawne	0,0	0,1	0,1	4 850,0%
II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego:	6,1	5,4	-0,7	-11,8%
1. Środki trwałe, z tego:	6,1	5,3	-0,7	-12,0%
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	3,5	3,0	-0,5	-14,5%
d. Środki transportu	2,0	1,7	-0,3	-13,2%
e. Inne środki trwałe	0,5	0,6	0,1	9,4%
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	-

Suma rzeczowych aktywów trwałych na koniec 2015 roku wyniosła 5,8 mln zł, co stanowiło 92,9% wartości majątku trwałego Spółki.

10.5 Inwestycje

W 2015 roku Spółka zrealizowała nakłady inwestycyjne w kwocie 0,4 mln zł. Jest to o 352,4 tys. zł więcej niż w 2014 roku. Dominującymi pozycjami wśród zrealizowanych zadań był zakup maszyn i urządzeń, wartości niematerialnych i prawnych oraz inne zakupy środków trwałych.

Wydatki na inwestycje w 2015 roku były powiązane głównie z koniecznością odtworzenia majątku posiadanego przez Spółkę i zostały sfinansowane ze środków własnych.

Rok 2014 był rokiem rozpoczęcia funkcjonowania Spółki, dlatego też zakres zadań inwestycyjnych realizowany w roku ubiegłym był mniejszy zarówno w wyniku krótszego okresu funkcjonowania Spółki, jak również planowanych celów, jakie miała przed sobą Spółka w pierwszym roku istnienia.

ZESTAWIENIE WIELKOŚCI NAKŁADÓW INWESTYCYJNYCH PONIESIONYCH PRZEZ SPÓŁKĘ W LATACH 2014–2015 (W TYS. ZŁ)

Wyszczególnienie	2014	2015	Zmiana	
			2015–2014	%
Inwestycje ogółem	18,2	370,5	352,4	1 940,3%
Budownictwo Inwestycyjne	0,0	0,0	0,0	-
Pozostałe inwestycje, w tym:	18,2	370,5	352,4	1 940,4%
Zakup maszyn i urządzeń	13,3	80,3	66,9	502,1%
Inne zakupy środków trwałych	4,8	208,0	203,1	4 205,6%
Wartości niematerialne i prawne	0,0	82,3	82,3	-

10.6 Zatrudnienie

Przeciętne zatrudnienie w PKP Budownictwo w 2015 roku wyniosło 277 etatów i było niższe w porównaniu do 2014 roku o 32 etaty. Z kolei stan zatrudnienia na koniec 2015 roku wynosił 258 osób, co oznaczało spadek stanu zatrudnienia o 34 osoby w stosunku do poprzedniego roku.

Spadek zatrudnienia wynikał głównie z uruchomienia w 2015 roku Programu Dobrowolnych Odejść. Proces optymalizacji zatrudnienia miał na celu dostosowanie stanu zatrudnienia do istniejących potrzeb Spółki.

STRUKTURA ZATRUDNIENIA WEDŁUG WIEKU W LATACH 2014–2015 (W OSOBACH)

2014



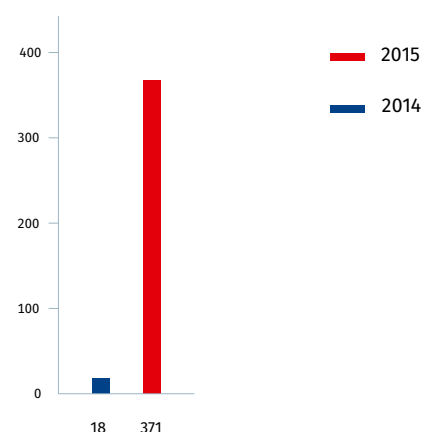
<25 – 0%
26–35 – 8%
36–45 – 14%
46–55 – 45%
>55 – 33%

2015



<25 – 0%
26–35 – 8%
36–45 – 14%
46–55 – 42%
>55 – 36%

WARTOŚĆ WYKONANYCH INWESTYJCJI W LATACH 2014–2015 (W TYS. ZŁ)



W 2015 roku Spółka zrealizowała nakłady inwestycyjne w kwocie 0,4 mln zł. Jest to o 352,4 tys. zł więcej niż w 2014 roku.

10.7 Najważniejsze wydarzenia

Marzec

- ▶ Powołanie specjalistycznej grupy światłowodowej do realizacji zadań własnych i zleconych – montaż i pomiary kabli OTK wraz z zabudową pasywnych urządzeń towarzyszących.
- ▶ Podpisanie umowy na utrzymanie systemu informacji pasażerskiej na dworcu PKP w Przemyślu.

Lipiec

- ▶ Montaż i uruchomienie cyfrowych radiotelefonów stacjonarnych, przewoźnych oraz noszonych dla Straży Ochrony Kolei na terenie całego kraju. PKP Budownictwo konsekwentnie rozwija kompetencje w zakresie usług związanych z montażem, konserwacjami i przeglądami radiotelefonów cyfrowych. W wyniku działań realizowanych w 2015 roku Spółka, jako jedyna w Polsce, podpisała porozumienie z producentem radiotelefonów kolejowych Koliber, firmą Radionika Sp. z o.o., dotyczące współpracy w zakresie utrzymania i konserwacji urządzeń tego producenta.

Sierpień

- ▶ Podpisanie umowy i rozpoczęcie prac w ramach projektu „Modernizacji linii kolejowej nr 20 w obrębie stacji PKP Warszawa Gdańska” – budowa i przebudowa kanalizacji teletechnicznej oraz zabudowa urządzeń systemów informacji pasażerskiej.
- ▶ Wdrożenie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy ujednoliciącego system wynagradzania pracowników Spółki.

Październik

- ▶ Zakończenie w terminie 3 miesięcy budowy 120 km infrastruktury systemu GSM-R, zgodnie z NPW ERTMS, na linii kolejowej E20/C–E korytarz F na odcinku Kunowice – Terepsol; odcinek realizacyjny Pałędzie – Zbąszyń.

Listopad

- ▶ Zakończenie z sukcesem projektu LCS Skierniewice. W ramach projektu zaprojektowano i wykonano modernizację linii Kolejowej Warszawa – Łódź w zakresie budowy i przebudowy kanalizacji pierwotnej i rurociągów HDPE, kabli światłowodowych, systemu radiołączności, zabudowy kontenerów teletechnicznych, węzłów SDH. Ponadto budowy systemów: SLK, TVU dla obserwacji przejazdów kat. „A” i „B”, łączności strażnicowej na przejazdach, stacyjnych urządzeń zegarowych, nagłośnienia, tablicowych urządzeń informacji podróży, sygnalizacji PPOŻ i włamaniowej.
- ▶ Zakończenie robót budowlano-montażowych w ramach „Budowy Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Bydgoszczy”.

Grudzień

- ▶ Zrealizowanie w Spółce Programu Dobrowolnych Odejść w obszarze brygad realizacji kontraktów budowlanych.
- ▶ Wykonanie prac związanych z instalacjami radiotelefonów stacjonarnych Koliber w posterunkach PLK.

W pierwszym kwartale 2016 roku PKP Budownictwo, w wyniku działań realizowanych w 2015 roku, pozyskało koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie ochrony osób i mienia realizowanych w formie zabezpieczenia technicznego.



Działania w zakresie społecznej odpowiedzialności biznesu



DZIAŁANIA W ZAKRESIE SPOŁECZNEJ ODPOWIEDZIALNOŚCI BIZNESU

Grupa PKP – czwarty co do wielkości holding kolejowy w Europie – od lat angażuje się w działania w zakresie CSR. Inicjatywy te koncentrują się na budowaniu dobrych relacji z klientami Spółek, zwłaszcza z podróżnymi i lokalnymi społecznościami.

Zwiększanie bezpieczeństwa i komfortu podróży pasażerów, angażowanie się w poprawę jakości życia społeczności lokalnych i aktywne wspieranie rozwoju pracowników – to tylko niektóre inicjatywy realizowane przez Spółki Grupy PKP w myśl idei społecznej odpowiedzialności biznesu (Corporate Social Responsibility [dalej CSR]).

Grupa PKP – czwarty co do wielkości holding kolejowy w Europie – od lat angażuje się w działania w zakresie CSR. Inicjatywy te koncentrują się na budowaniu dobrych relacji z klientami Spółek, zwłaszcza z podróżnymi i lokalnymi społecznościami. Dużą wagę przykładają się również do promowania odpowiedzialnych postaw wśród pracowników pełniących rolę ambasadorów firmy w kontaktach ze społecznościami lokalnymi i środowiskach, w których funkcjonują.

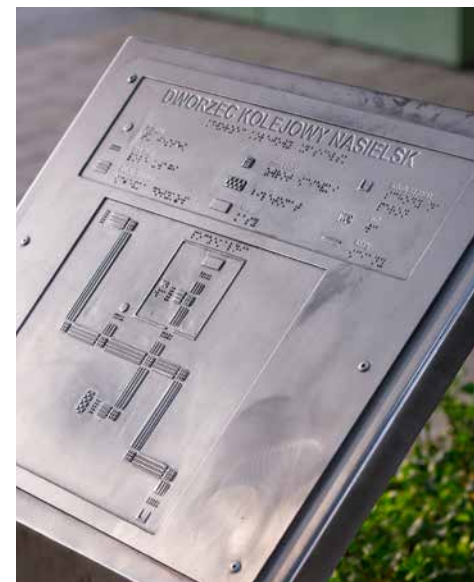
*Dużą wagę przykładają się (...)
do promowania odpowiedzialnych postaw wśród pracowników pełniących rolę ambasadorów firmy w kontaktach ze społecznościami lokalnymi i środowiskach, w których funkcjonują.*



Relacje z klientami

Kluczową wartością dla Spółek Grupy PKP jest zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów na dworcach, w pociągach i na szlakach kolejowych. Stąd liczne działania mające na celu modernizację infrastruktury kolejowej, oddawanie do użytku nowoczesnego taboru i poprawę bezpieczeństwa na dworcach kolejowych.

W 2015 roku PLK, zarządca narodowej sieci linii kolejowych, wyremontowały ponad 800 km torów i 600 km sieci trakcyjnej. Wymieniono 1 250 rozjazdów, zmodernizowano 670 przejazdów kolejowo-drogowych oraz wybudowano 84 wiadukty, które zastąpiły przejazdy kolejowo-drogowe. Spółka doskonali i rozbudowuje program szkoleń dla dyżurnych ruchu (m.in. dzięki wykorzystaniu nowoczesnego symulatora), co bezpośrednio przekłada się na wzrost bezpieczeństwa na torach. Statystyki mówią same za siebie – na przestrzeni ostatnich 10 lat liczba wypadków i kolizji na przejazdach kolejowo-drogowych spadła o 34%, w tym w 2015 roku o 12% w stosunku do roku poprzedniego. W 2015 roku przeszkolono też ponad 25 tys. osób odpowiedzialnych za bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów. Dodatkowo wzmocniono system kontroli – przeprowadzono ponad 120 tys. kontroli przestrzegania zasad bezpieczeństwa na różnych stanowiskach i w jednostkach organizacyjnych,



kontrole w zakresie bezpieczeństwa ruchu pociągów na terenie prowadzonych inwestycji oraz blisko 80 wewnętrznych audytów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

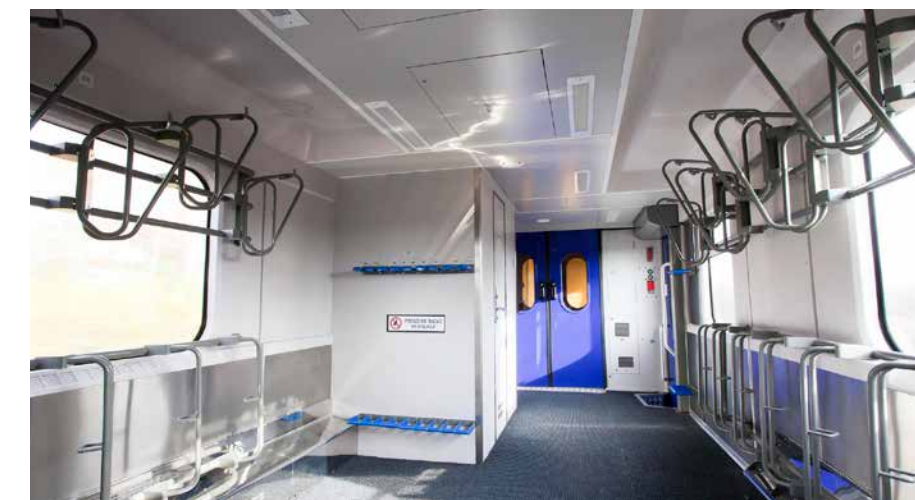
PLK po raz kolejny przeprowadziły jeden z flagowych projektów, całoroczną kampanię społeczną „Bezpieczny przejazd” pod hasłem „Szlaban na ryzyko!”. Celem programu jest zwiększenie świadomości kierowców i pieszych przy przekraczaniu szlaków kolejowych. W ramach edycji z 2015 roku odbyły się debaty i konferencje o bezpieczeństwie, akcje informacyjne na przejazdach i tzw. dzikich przejściach oraz spotkania edukacyjne z dziećmi – przeprowadzono 715 prelekcji edukacyjnych na temat bezpieczeństwa na terenach kolejowych. W ramach projektu „Październik miesiącem edukacji” zorganizowano 465 prelekcji, w których uczestniczyło ponad 31 tys. dzieci.

Nie tylko bezpieczeństwo, ale również komfort pasażerów i dostępność do infrastruktury zalicza się do priorytetów Spółek Grupy PKP. W 2015 roku PKP S.A. kontynuowała program modernizacji dworców kolejowych, dostosowując je tym samym do potrzeb pasażerów i osób o ograniczonej mobilności. Do użytku podróżnych oddano Innowacyjne Dworce Systemowe (IDS) na stacjach: Nasielsk, Mława, Strzelce Krajeńskie Wschód i Ciechanów. Nowe obiekty spełniają standardy międzynarodowe, również w zakresie zastosowania rozwiązań dla osób niepełnosprawnych. Kompaktowe, nowoczesne budynki dworcowe zbudowane zostały z przetworzonych elementów, przyjaznych środowisku i ekonomicznych w utrzymaniu.

W trosce o komfort podróżnych głuchych i słabosłyszących w 2015 roku PKP S.A. wdrożyła na dworcach usługę tłumacza języka migowego on-line „Tłumacz Migam”. Rozwiązanie dostępne jest w 10 punktach pomocy podróżnym – InfoDworcach – na terenie całego kraju, a pozyskane zostało dzięki współpracy z Fundacją Grupy PKP, Akademickimi Inkubatorami Przedsiębiorczości (AIP) i Business Link Poland podczas 1. edycji konkursu „Startup Round” na innowacyjne rozwiązania dla PKP S.A. Wdrożenie „Tłumacza Migam” ma na celu przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu i sukcesywnemu likwidowaniu barier w dostępie do swobodnego podróżowania osób o ograniczonej mobilności.

W celu zapewnienia bezpiecznego i wygodnego wsiadania/wysiadania z pociągu osobom o ograniczonej mobilności ruchowej, od maja 2015 roku PKP Intercity wyposaża pociągi Express InterCity Premium w krzeselka transportowe. Dzięki temu rozwiązaniu z platformy mogą korzystać nie tylko osoby poruszające się na wózkach, ale również o kulach. Obecnie we wszystkich nowych pociągach PKP Intercity uwzględniane są rozwiązania ułatwiające podróżowanie osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej mobilności. Standardem są miejsca dla pasażerów poruszających się na wózkach, toalety dostosowane dla osób niepełnosprawnych czy windy i podjazdy ułatwiające wejście na pokład pociągu. Składy wyposażane są w nowoczesny system informacji głosowej i wizualnej, a także oznaczenia w alfabecie Braille'a ułatwiające orientację w terenie osobom niewidomym.

Co więcej, ceniąc zdanie pasażerów, PKP Intercity przeprowadziło konsultacje społeczne w zakresie zakupu nowego taboru. Pasażerowie, w tym m.in. osoby podróżujące z dziećmi, osoby niepełnosprawne i rowerzyści, mieli możliwość wyrażenia opinii na temat dostosowania wagonów do ich potrzeb.

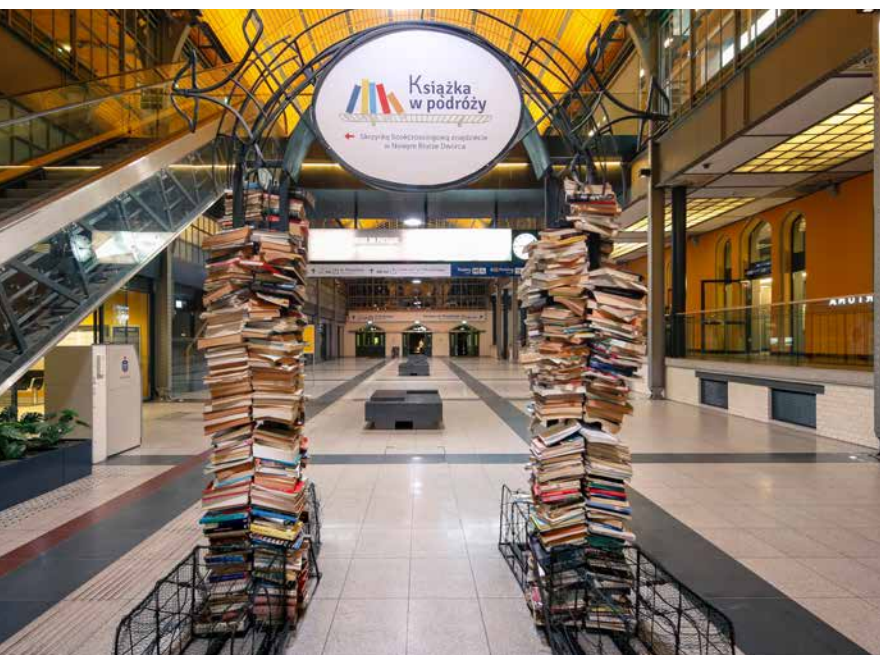


Źródło: PKP Intercity.

Obecnie we wszystkich nowych pociągach PKP Intercity uwzględniane są rozwiązania ułatwiające podróżowanie osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej mobilności.

W trakcie prac nad nowym rozkładem jazdy, który obowiązuje od 11 grudnia 2015 roku, konsultowano z pasażerami godziny oraz terminy kursowania pociągów. Część propozycji została uwzględniona.

Innym wartościowym projektem, realizowanym przez PKP Intercity w ramach strategii CSR, była akcja „Książka w podróży”. Przy współpracy z księgarniami Publio.pl i Matras oraz biblioteką internetową Wolne Lektury, pasażerom udostępniano bezpłatne e-booki, a także udzielano zniżek na zakup książek, przyczyniając się do promocji czytelnictwa. W tym samym czasie w InfoDworcach na 8 największych dworcach kolejowych w Polsce, za sprawą PKP S.A., z sukcesem kontynuowano projekt półek bookcrossingowych. Podróżni w godzinach pracy InfoDworca mogli przynieść swoje książki, wymienić na inne i zabrać je w podróż. Akcja objęła dworce: Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Wrocław Główny, Gdańsk Główny, Gdynia Główna, Katowice, Poznań Główny.



W 2015 roku, w trosce o potrzeby innej grupy interesariuszy – najemców mieszkań pozostających w zasobach PKP S.A., uruchomiono Program Oddłużeniowy dla Klienta Mieszkaniowego. Jego celem jest zmniejszenie zadłużeń za najem lokali mieszkalnych i jednocześnie ograniczenie liczby spraw kierowanych na drogę postępowania sądowego oraz egzekucyjnego. Dłużnicy, wśród których są często osoby w trudnej sytuacji materialnej, mają możliwość uzyskania częściowego zwolnienia z długu, spłaty zadłużenia w dogodnych ratach, przywrócenia tytułu prawnego do lokalu czy zawieszenia egzekucji komorniczej.

Ochrona środowiska

Kolej to jeden z najbardziej ekologicznych środków transportu, zatem szczególne miejsce w podejmowanych inicjatywach CSR Grupy PKP zajmuje ochrona środowiska. PKP CARGO realizuje program ograniczenia zużycia paliw i energii oraz redukcji emisji gazów/spalin do atmosfery. Spółka posiada wykwalifikowaną kadre, narzędzia do naliczania opłat środowiskowych, a także bazy danych z dostępem do aktualnych przepisów i instrukcji. Działania przynoszą efekty. W ostatnich latach znacząco zmniejszył się miernik zużycia paliwa trakcyjnego i energii elektrycznej. W trosce o środowisko z eksploatacji wyłączono również kotłownię centralną w Medyce (z powodu braku możliwości spełnienia przez nią standardów emisyjnych po 31 grudnia 2015 roku).

PKP LHS kolejny już rok realizowała program działań prośrodowiskowych, koncentrując 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 popularyzowania idei ochrony dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego Roztocza poprzez realizowanie wspólnych kampanii i projektów społecznych.

Spółki Grupy PKP z zaangażowaniem wprowadzają także rozwiązania ekologiczne do swoich biur i szerzą wśród pracowników postawy proekologiczne. PKP S.A. zrezygnowała z faktur tradycyjnych na rzecz e-faktur, co znacząco ograniczyło zamówienia na papier, przyczyniając się jednocześnie do zmniejszenia ilości odpadów i zanieczyszczenia wody. Proekologiczne standardy pracy w PKP Intercity w 2015 roku zaowocowały przyznaniem certyfikatu „Zielone Biuro”. Audytorzy z Fundacji Partnerstwo dla Środowiska sprawdzali m.in. systemy zarządzania energią elektryczną i ciepłą, materiałami eksploatacyjnymi, wodą i odpadami, sposób monitorowania emisji dwutlenku węgla, a nawet nawyki pracowników. Częścią przygotowań do certyfikacji było przyjęcie przez Spółkę zaktualizowanej Polityki Środowiskowej.

Relacje z pracownikami

Zdrowie i bezpieczeństwo pracowników, podnoszenie ich umiejętności i kompetencji, rozwijanie kultury organizacyjnej opartej na efektywności, poszerzanie wiedzy, zarządzanie w oparciu o wartości – to główne kierunki działań spółek kolejowych podejmowanych w trosce o zatrudnionych.



W 2015 roku pracownicy PKP S.A. mieli możliwość skorzystania z szerokiej gamy e-szkoleń z zakresu umiejętności społecznych i efektywności własnej, np. zarządzania sobą w czasie, komunikacji interpersonalnej i negocjacji. Jednocześnie po raz pierwszy zrealizowano okresową ocenę kompetencji z wykorzystaniem Systemu Okresowej Oceny Kompetencji (SOOK). Aby ułatwić pracownikom realizację procesu, uruchomiono e-szkolenie, które w przyjaznej formie tłumaczyło, jak przygotować się do oceny, w tym również do rozmowy oceniającej z przełożonym. Kiedy w 2015 roku Spółka uzyskała certyfikat Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji zgodny z międzynarodową normą ISO/IEC27001, w ramach wdrożenia programu pracownicy przeszli e-szkolenia dotyczące Ochrony Danych Osobowych, Ochrony Tajemnicy Przedsiębiorstwa i Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji. Przez cały 2015 rok PKP S.A. wydała na szkolenia i rozwój kadry pracowniczej 1 905 904 zł i podpisała 59 umów na dofinansowanie studiów podyplomowych. Jednocześnie, dzięki wprowadzeniu systemu e-szkoleń, zaoszczędzono 703 500 zł.

W celu podniesienia kwalifikacji przekładających się m.in. na wzrost bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, maszyniści PKP Intercity mieli możliwość skorzystania z nowoczesnego symulatora jazdy lokomotywą, zainstalowanego na zapleczu technicznym Spółki na warszawskiej Olszynie Grochowskiej. W scenariuszach jazdy symulatorem ujęte zostały zdarzenia realnie występujące na trasach – złe warunki pogodowe, uszkodzenie hamulca, przeszkody w postaci powalonego drzewa. Urządzenie znalazło również zastosowanie w badaniu pracowników będących uczestnikami wypadków kolejowych, zwłaszcza

pod kątem ewentualnych zaburzeń psychomotorycznych, będących skutkiem przeżytego stresu. W trosce o budowanie kultury korporacyjnej opartej o wartości etyczne i zaangażowanie społeczne, Spółki Grupy PKP prowadziły działania w zakresie zarządzania programami etycznymi i promowania wśród pracowników kultury opartej na etyce. W 2015 roku do grona Spółek, które przyjęły Kodeks Etyki, dołączyły WARS i Xcity Investment. Powołani w każdej ze Spółek Rzecznicy Etyki kontynuowali zapoczątkowane w poprzednim roku prace w Komisji Etyki. Kontynuowano również działanie mechanizmu pod nazwą Linia Etyki, która pozwala na bezpieczne i anonimowe przekazywanie przez pracowników, dostawców i podwykonawców informacji na temat nieprawidłowości oraz naruszenia Kodeksu Etyki i poszczególnych polityk z nim związanych. Większość pracowników Spółek przeszła szkolenia z zakresu Kodeksu Etyki. W PKP S.A. zostało ono przygotowane i zrealizowane w formule e-learningu. Jednocześnie PKP S.A. aktywnie uczestniczyła w działaniach Inicjatywy Sekretarza Generalnego ONZ „Global Compact”, szczególnie mocno angażując się w projekt Koalicji Rzeczników Etyki i tworzenie Standardu Etycznego dla polskich firm i instytucji.

Relacje społeczne

Podejmowane w ramach strategii CSR inicjatywy skutecznie wspierają nie tylko rozwój organizacji i relacje wewnętrzne, ale również wpływają na relacje z interesariuszami zewnętrznymi – otoczeniem, w którym funkcjonują Spółki Grupy PKP, i na które bezpośrednio oddziałują. Stąd zaangażowanie w działalność charytatyw-

Przez cały 2015 rok PKP S.A. wydała na szkolenia i rozwój kadry pracowniczej 1 905 904 zł i podpisała 59 umów na dofinansowanie studiów podyplomowych.

na, wspieranie inicjatyw kulturalnych czy starań samorządów lokalnych zmierzających do poprawy jakości życia społeczności lokalnych.

PKP S.A., jako właściciel nieruchomości kolejowych, stawia na dialog i współpracę z samorządami, głównie w obszarze optymalnego wykorzystania potencjału infrastruktury kolejowej dla celów społecznych. Spółka współpracuje już z ponad 200 gminami, wspierając inicjatywy mające na celu dostosowanie dworców do potrzeb miejscowych społeczności. Przykładem jest dworzec w Goleńowie, który po przejściu we władanie samorządu w 2015 roku, w przyszłości ma stać się bazą do stworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego – wielofunkcyjnego dworca kolejowo-autobusowego oraz Centrum Kultury i Aktywności Lokalnej. Dworce kolejowe na stałe zaistniały jako miejsca wykorzystywane do organizacji wydarzeń kulturalnych i akcji społecznych. Tak było również w 2015 roku – w Gdyni po raz kolejny uruchomiono Dworcową Scenę Akustyczną festiwalu Open'er, Dworzec Warszawa Śródmieście dwukrotnie zamienił się w scenę koncertową, a dworzec Wrocław Świebodzki ponownie w „Świebodzki Targ Kultury”. Na tym ostatnim mieszkańcy Wrocławia i goście z całej Polski mogli skorzystać z różnorodnych atrakcji: koncertów, wykładów, debat, warsztatów dla dzieci czy kina plenerowego. W grudniu 2015 roku dużym zainteresowaniem podróżnych odwiedających Warszawę oraz mieszkańców stolicy cieszyły się obchody 40-lecia dworca Warszawa Centralna, które zorganizowane zostały w scenarii stylizowanej na lata 70., z gramami, zabawami, nocnym maratonem serialu „Czterdziestolatek” i specjalną linią upominków z logo „Warszawa Centralna”.

Jednocześnie dużą wagę przywiązywano do wspierania ważnych akcji społecznych. Nośniki reklamowe na dworcach kolejowych zostały udostępnione organizatorom ogólnopolskiej kampanii społecznej „Zanim podpiszesz”, której współorganizatorem jest Narodowy Bank Polski. Kontynuowano współpracę z Ministerstwem Pracy i Polityki Społecznej w ramach projektu „Zmniejszanie skali zjawiska bezdomności na dworcach kolejowych i w ich otoczeniu”. W Centrali Spółki przy ul. Szczęśliwickiej w Warszawie przeprowadzono warsztaty dla organizacji pozarządowych, których celem było wypracowanie najlepszych narzędzi wspierających osoby bezdomne w powrocie do społeczeństwa.

PKP S.A. angażuje się również w ochronę i promocję dziedzictwa kolejowego, w szczególności poprzez partnerstwo z instytucjami kultury oraz samorządami. Spółka uczestniczy m.in. w projekcie tworzenia nowej instytucji kultury, chroniącej dziedzictwo kolejowe pod nazwą Stacja Muzeum (wcześniej Muzeum Kolejnictwa). Planowana inwestycja zakłada utworzenie na warszawskich Odolanach nowoczesnej, multimedialnej placówki wraz z terenami rekreacyjnymi. Projekt pozwoli nie tylko na odpowiednie wyeksponowanie zabytków kolejnictwa, ale także przyczyni się do ożywienia tej części stolicy. W wyniku działań PKP S.A., pomiędzy Spółką a Województwem Mazowieckim 8 maja 2015 roku została zawarta „Warunkowa umowa o utworzeniu i prowadzeniu samorządowej instytucji kultury pod nazwą Stacja Muzeum”, w myśl której PKP użyczyły bezpłatnie Stacji Muzeum na 50 lat teren historycznej stacji kolejowej „Szczęśliwice”. Stacja Muzeum to innowatorski projekt, który łączy partnerstwo spółki prawa handlo-



wego z instytucją samorządową w celu wzbogacenia lokalnej i ogólnopolskiej oferty kulturalnej. Przedsięwzięcie ma ciekawy wymiar w zakresie kształtowania miejskiej przestrzeni poprzez zagospodarowanie dotychczas nieużytkowanego terenu w dzielnicy Wola. Wpływie ponadto na poprawę jego potencjału komunikacyjnego i turystycznego.

Spółka PKP CARGO kolejny rok z rzędu postawiła na popularyzację transportu kolejowego. W 2015 roku realizowała program edukacyjny „Lato z Parowozami”, który był skierowany do dzieci i miał na celu zainteresowanie najmłodszych koleją, a w szczególności jej historią. W jego ramach zorganizowano cykl weekendów tematycznych podczas wakacji. Najmłodszy sympatycy kolei mogli zapoznać się m.in. z zawodem maszynisty, specyfiką pracy kolejarza, odbyć podróże zabytkowymi pociągami oraz poznać ich historię. Oprócz działań edukacyjnych wydano zeszyt zatytułowany „Basia i Franek w krainie pociągów”. PKP CARGO zorganizowało również imprezy plenerowe, takie jak „Parada Parowozów” w Parowozowni w Wolsztynie i „Parowozjadę” w Skansenie Taboru Kolejowego

w Chabówce. Wydarzenia te, jak również program „Lato z Parowozami”, cieszyły się dużym zainteresowaniem. Odwiedzających parowozownię i skansen oraz uczestników wspomnianych wydarzeń było blisko 50 tys. osób w ciągu roku.

Działania spółek Grupy PKP to również udział w akcjach charytatywnych. W 2015 roku pracownicy PKP S.A. wzięli udział w programie „Szlachetna Paczka”, zbierając i przekazując wybranej rodzinie, znajdującej się w trudnej sytuacji życiowej, blisko 500 kg rzeczy. PKP S.A. uczestniczyła również w 4. edycji Poland Business Run – charytatywnym biegu w formie sztafety. Podobną inicjatywę podjęli pracownicy spółki Xcity Investment, biorąc udział w Charytatywnym Turnieju Siatkówki Plażowej Branży Nieruchomości Komercyjnych, z której dochód został przekazany Fundacji Dzieci „Zdążyć z Pomocą”.

Podejmowane przez Grupę PKP działania w zakresie CSR i efekty tych działań potwierdzają, że Spółki Grupy PKP to nowoczesne organizacje z odpowiedzialnym podejściem do biznesu. Stosowanie zasad ładu korporacyjnego, transparentnych procedur wewnętrznych, a także przyczynianie się do zrównoważonego rozwoju wpływa na wzmocnienie wizerunku i wartości Spółek. Doceniają to również niezależne instytucje, czego potwierdzeniem jest kolejne już wyróżnienie w prestiżowym raporcie Forum Odpowiedzialnego Biznesu takich praktyk, jak „Tłumacz Migam”, „Szkoła Przyjazna Bezpieczeństwu”, Program Oddłużeniowy dla Klienta Mieszkaniowego czy działań na rzecz osób bezdomnych oraz Koalicji Rzeczników Etyki.



W 2015 roku pracownicy PKP S.A. wzięli udział w programie „Szlachetna Paczka”, zbierając i przekazując wybranej rodzinie, znajdującej się w trudnej sytuacji życiowej, blisko 500 kg rzeczy.

Badania na potrzeby zarządzania jakością świadczonych usług



BADANIA NA POTRZEBY ZARZĄDZANIA JAKOŚCIĄ ŚWIADCZONYCH USŁUG

W 2015 roku, podobnie jak w poprzednich 2 latach, najważniejszym projektem badawczym prowadzonym przez PKP S.A. był pomiar satysfakcji klientów indywidualnych Grupy PKP.

W minionym roku zrealizowano kolejne dwie fale badania – V i VI. Wyniki tego projektu wykorzystywane są zarówno do monitorowania zadowolenia klientów z usług świadczonych przez poszczególne Spółki Grupy PKP, jak i do planowania oraz bieżącego zarządzania inicjatywami skierowanymi na naszych interesariuszy. Realizowane badanie satysfakcji ma charakter trackingowy – oznacza to, że (począwszy od 2013 roku) w półrocznych odstępach czasowych na pokładach pociągów PKP Intercity, przy wykorzystaniu tej samej metodologii pomiaru, pytamy pasażerów o ich zadowolenie z ponad 60 obszarów związanych z podróżą. Dzięki takiej konstrukcji badania, możemy śledzić zmiany w poziomie satysfakcji klientów z najróżniejszych aspektów związanych z usługami dostarczanymi przez konkretne Spółki, a także wyznaczać cele na przyszłość.

WAŻNOŚĆ POSZCZEGÓLNYCH OBSZARÓW SATYSFACJI KLIENTÓW Z AKTUALNEJ PODRÓŻY



Ogólna satysfakcja z podróży pociągami PKP Intercity rośnie z roku na rok. W 2015 roku aż 64% przebadanych klientów było zadowolonych z tego aspektu; dla porównania – w pierwszej połowie 2013 roku, a więc na początku prowadzonych badań, odsetek tych klientów wynosił 42% (klientów zadowolonych definiujemy jako osoby, które na 7-stopniowej skali satysfakcji wystawiły najwyższą lub niemal najwyższą ocenę, czyli „6” lub „7”). Niezmiennie, od początku realizacji badania, największy wpływ na satysfakcję z podróży pociągami PKP Intercity ma komfort przejazdu.

Inne zrealizowane projekty badawcze, których głównym celem jest monitoring jakości świadczonych usług, to badanie satysfakcji klientów WARS (w 2015 roku przeprowadzone po raz pierwszy, zgodnie z metodologią badania satysfakcji klientów indywidualnych Grupy PKP) oraz cykliczne badanie mystery shopper („tajemniczy klient”), realizowane we wszystkich punktach styczności klienta ze Spółkami Grupy PKP, czyli na dworcach (w tym w kasach, Centrach Obsługi Klienta PKP Intercity oraz InfoDworcach PKP S.A.) i stacjach kolejowych oraz w pociągach PKP Intercity.

Badania umożliwiające zarządzanie doświadczeniem klientów zewnętrznych i wewnętrznych

Szczegółowa wiedza na temat doświadczeń i oczekiwań klientów zewnętrznych może zostać wykorzystana do optymalizacji i rozwoju usług świadczonych na ich rzecz. Z tego powodu, w 2015 roku, przeprowadzono m.in. jakościową eksplorację doświadczeń, potrzeb i oczekiwań klientów indywidualnych i biznesowych w zakresie podróżowania różnymi środkami transportu oraz ilościowe badanie oczekiwań rodziców, którzy wraz z dziećmi korzystają z dworców kolejowych.

Aby w odpowiedni sposób zarządzać doświadczeniem klientów, niezbędna jest również wiedza o tym, jak postrzegają oni markę i świadczone przez nią usługi. W przypadku Grupy PKP element ten wydaje się ważny, zwłaszcza w kontekście ostatniego rozwoju oferty sprzedażowej PKP Intercity i jej, zakrojonej na skalę ogólnopolską, komunikacji. W celu uzyskania

wiedzy z tego zakresu, poza kontynuacją pomiarów efektywności realizowanych kampanii, pozyskano syndykatowe dane historyczne na temat kondycji marki PKP oraz przeprowadzono badanie wizerunku marki na tle konkurencji krajowej. Zebrane informacje przyczynią się do lepszego zarządzania komunikacją z klientem oraz do precyzyjnego wyznaczenia celów na przyszłość – tak wizerunkowych, jak i komunikacyjnych.

Drugim typem klienta, którego doświadczenie i potrzeby warto i należy badać, jest klient wewnętrzny, będący cennym źródłem informacji o procesach zachodzących w organizacji. W 2015 roku w PKP S.A. kontynuowano realizację cyklicznego badania satysfakcji klienta wewnętrznego, przeprowadzając jego II i III falę; ze względu na to, że projekt ten został zrealizowany w formule trackingu, możliwe było odniesienie uzyskanych wskaźników już nie tylko do benchmarku organizacji, ale również do wyników otrzymanych we wcześniejszych pomiarach. Analogicznie, jak miało to miejsce w roku poprzednim, badanie miało charakter ilościowy z elementami jakościowymi, a wyniki z niego uzyskane zostały wykorzystane do optymalizacji procesów wewnętrznych poprzez określenie jakości świadczonych usług, identyfikacji

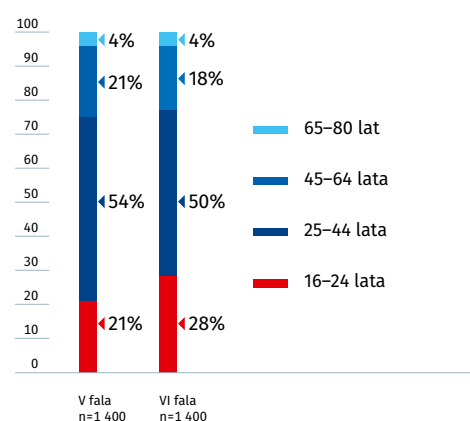
kacji obszarów wymagających usprawnień oraz monitoring skuteczności podejmowanych działań – zgodnie z założeniem, że projekt ten stanowi część nowoczesnego modelu zarządzania opartego o cele.

Samodzielnie realizowane badania odpowiadające na bieżące potrzeby klientów biznesowych

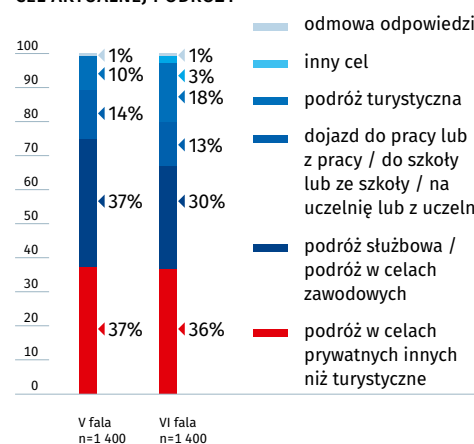
Innowacja w realizacji badań w Grupie PKP, wykorzystywana na szeroką skalę w minionym roku, polega na samodzielnej realizacji wybranych projektów badawczych przez badaczy marketingowych pracujących w poszczególnych Spółkach, m.in. dzięki wykorzystaniu elektronicznego systemu internetowego do zbierania danych. Przykładem projektów badawczych zrealizowanych w taki sposób jest ewaluacja programu „Szkoła Przyjazna Bezpieczeństwu” prowadzonego przez Fundację Grupy PKP, identyfikacja oraz ocena działań podejmowanych we współpracy z partnerami zewnętrznymi w kontekście problemów społecznych na dworcach czy pomiar satysfakcji z usług świadczonych przez Kolejową Medycynę Pracy.

Przykładem projektów badawczych (...) jest ewaluacja programu „Szkoła Przyjazna Bezpieczeństwu” prowadzonego przez Fundację Grupy PKP (...)

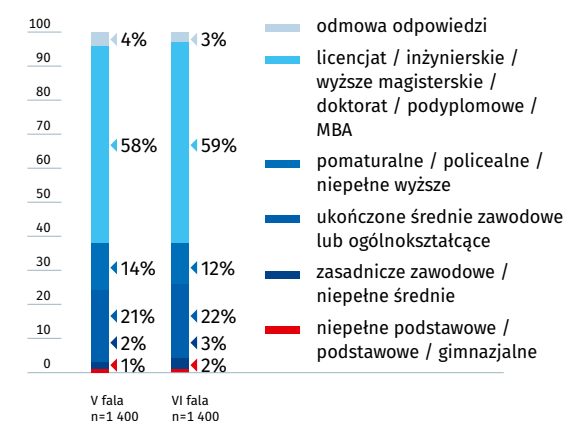
WIEK



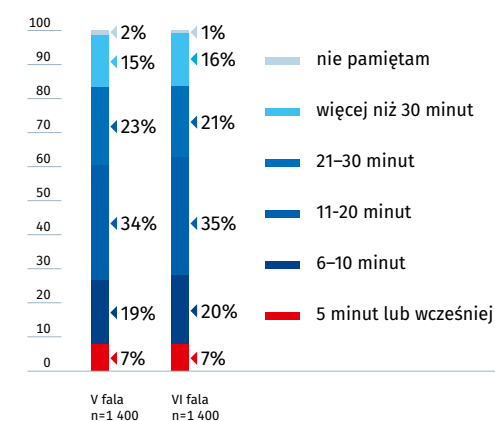
CEL AKTUALNEJ PODRÓŻY



WYKSZTAŁCENIE



CZAS PRZYBYCIA NA DWORZEC PRZED ODJAZDEM POCIĄGU



PODSUMOWANIE

W 2015 roku Spółki Grupy PKP kontynuowały wielomiliardowe inwestycje w infrastrukturę kolejową i tabor. Ubiegłoroczne wydatki PKP przełożyły się na dalsze skrócenie czasów przejazdu między głównymi polskimi miastami.

Pasażerowie w wielu miejscowościach zyskali lepszą infrastrukturę – Spółka zmodernizowała m.in. 828 km torów, 607 km sieci trakcyjnej i 185 peronów. Zakończone inwestycje wpłynęły również na poprawę bezpieczeństwa na kolei. Liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych spadła o 12% w porównaniu do ubiegłego roku, a osiągnięty wynik okazał się najlepszy od ostatniej dekady.

Szeroko zakrojony program modernizacyjny kontynuowała również PKP S.A. W ubiegłym roku Spółka zrealizowała 22 inwestycje dworcowe. Do użytku oddano nowoczesny dworzec Bydgoszcz Główna, wybudowany przy wsparciu środków unijnych, oraz nowy dworzec w Sopocie, który powstał w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. PKP S.A. udostępniła również pierwsze innowacyjne dwor-

ce systemowe (IDS) – małe, ekologiczne obiekty, budowane według autorskiego programu Spółki.

Na dworcach i peronach pojawiły się kolejne udogodnienia dla osób niepełnosprawnych. Na największych dworcach wprowadzono usługę tłumacza migowego on-line, która za pomocą tabletu ułatwia komunikację osobom głuchym i niedosłyszącym. Opinię osób niepełnosprawnych w dostosowaniu swojego taboru równie mocno ceni PKP Intercity. Przewoźnik zdecydował się przeprowadzić konsultacje społeczne w celu stworzenia idealnego wagonu.

W 2015 roku w trasę wyruszyły pierwsze pociągi PesaDART, wyprodukowane przez bydgoski zakład specjalnie dla PKP Intercity. Na torach pojawiły się również wszystkie zamówione od konsorcjum Stadler-Newag składy typu FLIRT. Nowy tabor i krótsze czasy przejazdu wpłynęły na wzrost liczby podróżnych, którzy zdecydowali się skorzystać z usług głównego przewoźnika Grupy PKP. Ubiegły rok PKP Intercity zakończyło liczbą ponad 31 mln przewiezionych pasażerów. To aż o 22% więcej niż w 2014 roku.

Koniec ubiegłego roku to również zmiana na głównych stanowiskach w PKP S.A. Minister Infrastruktury i Budownictwa powołał nowy zarząd. Władze Spółki zapowiedziały zmianę dotychczasowej filozofii w zarządzaniu koleją, odchodząc od zasady marginalizowania doświadczonych pracowników związanych z tą branżą. Powrócono do idei dialogu, jako jednego z warunków sprawnego zarządzania przedsiębiorstwem.

Zarząd rozpoczął również prace nad nową strategią PKP S.A., zwracając szczególną uwagę na określenie roli i miejsca Spółki w Grupie PKP. Zmianie uległo dotychczasowe podejście do zarządzania nieruchomościami. Na pierwszy plan wysunięto chęć czerpania długoterminowych zysków, co ma zapewnić m.in. rezygnacja ze sprzedaży udziałów w realizowanych projektach deweloperskich. Spore zmiany zapowiedziano również w programie inwestycyjnym. Projekty realizowane mają być w sposób kompleksowy, obejmując zarówno budynki dworcowe, jak i pobliskie stacje. Współdziałanie PKP S.A. i PLK w tym zakresie ma przyczynić się także do przyspieszenia tempa wydatkowania środków unijnych w obecnej perspektywie.

Na pierwszy plan wysunięto chęć czerpania długoterminowych zysków, co ma zapewnić m.in. rezygnacja ze sprzedaży udziałów w realizowanych projektach deweloperskich.