

GRUPA 

Report roczny 2013  
Annual Report 2013





## ■ SPIS TREŚCI

SŁOWO WSTĘPNE	<b>3</b>
<b>SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SPÓŁEK GRUPY PKP</b>	<b>6</b>
1. GRUPA PKP	<b>7</b>
2. PKP S.A.	<b>23</b>
3. PKP PLK	<b>35</b>
4. PKP CARGO	<b>51</b>
5. PKP Intercity	<b>63</b>
6. PKP Energetyka	<b>81</b>
7. PKP Informatyka	<b>93</b>
8. TK Telekom	<b>105</b>
9. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa	<b>115</b>
10. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście	<b>127</b>
<b>DZIAŁANIA W ZAKRESIE SPOŁECZNEJ ODPOWIEDZIALNOŚCI BIZNESU</b>	<b>140</b>
GRUPA PKP – KORZYŚCI Z ODPOWIEDZIALNOŚCI	<b>141</b>
<b>PROJEKTY BADAWCZE</b>	<b>144</b>
BADANIA SATYSFAKЦИИ KLIENTÓW W GRUPIE PKP	<b>145</b>
PROJEKT „OPTIMALIZACJA PUNKTÓW STYKU KLIENTA Z GRUPĄ PKP”	<b>148</b>
PODSUMOWANIE	<b>158</b>

## ■ CONTENTS

INTRODUCTION	<b>3</b>
<b>REPORT ON THE OPERATIONS OF THE PKP GROUP COMPANIES</b>	<b>6</b>
1. THE PKP GROUP	<b>7</b>
2. PKP S.A.	<b>23</b>
3. PKP PLK	<b>35</b>
4. PKP CARGO	<b>51</b>
5. PKP Intercity	<b>63</b>
6. PKP Energetyka	<b>81</b>
7. PKP Informatyka	<b>93</b>
8. TK Telekom	<b>105</b>
9. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa	<b>115</b>
10. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście	<b>127</b>
<b>CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY ACTIONS</b>	<b>140</b>
THE PKP GROUP – ADVANTAGES OF CSR	<b>141</b>
<b>RESEARCH PROJECTS</b>	<b>144</b>
CUSTOMER SATISFACTION SURVEY IN THE PKP GROUP	<b>145</b>
PROJECT “OPTIMISATION OF CONTACT POINTS BETWEEN CUSTOMERS AND THE PKP GROUP”	<b>148</b>
SUMMARY	<b>158</b>



Jakub Karnowski Prezes Zarządu / President of the Management Board



## ■ SŁOWO WSTĘPNE

Przedstawiam Państwu Raport roczny Grupy PKP za 2013 rok. Był to okres, który obfitował w wiele znaczących wydarzeń dla całej Grupy.

**Z powodzeniem przeprowadziliśmy dwie duże prywatyzacje – PKP Cargo oraz Polskich Kolei Linowych. Wejście towarowego przewoźnika na parkiet zostało uznane za najlepszy debiut giełdowy 2013 roku.**

Oba procesy prywatyzacyjne w dużej mierze przyczyniły się do spłaty zadłużenia PKP S.A. przypadającego na ubiegły rok.

2013 rok to również okres wielu zmian dla pasażera. Sukcesywnie podnosimy komfort podróży, wprowadzając na tory nowy lub zmodernizowany tabor. Przeprowadziliśmy pierwsze testy składów EIC Premium, które pod koniec 2014 roku mają pojawić się na polskich torach. Podróżni mogą korzystać z kolejnych zmodernizowanych dworców. W ubiegłym roku do użytku oddaliśmy 13 gruntownie odnowionych i funkcjonalnych obiektów. Każdy z nich został w pełni dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Na największych dworcach podróżnym pomagają pracownicy Nowych Biur Dworca, a o sprawne funkcjonowanie obiektów dbają specjalnie wyznaczeni do tego menadżerowie. Od ubiegłego roku stopniowo wdrażamy również jednolite standardy utrzymania czystości na dworcach i stacjach kolejowych.

Znacznie zwiększyliśmy tempo inwestycji realizowanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej. PKP Polskie Linie Kolejowe wydały w ubiegłym roku aż 5,3 mld zł na modernizację torów. To rekordowy wynik spółki. Dzięki zakończonym modernizacjom już teraz zwiększyła się średnia prędkość pociągów, a czas przejazdu na wielu trasach uległ skróceniu. Realizowane obecnie i zaplanowane na przyszłość inwestycje na torach przyniosą kolejne pozytywne efekty. Realizujemy kompleksowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Kolejowego, który przynosi widoczne efekty. Oprócz modernizacji infrastruktury obejmuje on doskonalenie zawodowe pracowników, ulepszanie procedur związanych z prowadzeniem ruchu pociągów oraz monitorowanie bieżącego stanu bezpieczeństwa.

Wprowadziliśmy wiele rozwiązań, które pomogły wyeliminować dotychczasowe nieprawidłowości i usprawnić zarządzanie Grupą. Jako świadomy przedsiębiorca, stopniowo wprowadzamy również strategię społecznie odpowiedzialnego biznesu. Stworzyliśmy Kodeks etyki, który zdefiniował główne zasady postępowania naszych pracowników.

Wiele już osiągnęliśmy, ale sporo jest jeszcze do zrobienia. Jestem przekonany, że podejmowane przez nas działania przyniosą pozytywne efekty w przyszłych latach i przełożą się na wzrost satysfakcji nie tylko naszych pasażerów, ale również partnerów biznesowych.

## ■ INTRODUCTION

I would like to present you with the Annual Report of the PKP Group for 2013. It was an important and eventful time for the Group.

**We successfully completed two major privatisations – of PKP Cargo and PKP PKL. Taking the rail freight operator public was considered the best stock exchange debut of 2013.**

Both privatisation processes significantly contributed to the repayment of the PKP S.A. debt due in the previous year.

It was also the time of numerous changes for passengers. We constantly improve the travel comfort, putting new or upgraded rolling stock into service. We carried out the first tests of the EIC Premium trains that will start to roll on Polish rails late 2014. Passengers can use more and more upgraded railway stations. Last year, we handed over 13 profoundly refurbished and functional facilities. Each of them is fully adapted for the disabled. At the biggest railway stations, passengers are helped by employees of the Railway Station Office, while delegated managers ensure smooth functioning of the objects. Last year we started to gradually introduce uniform cleaning standards at railway stations.

We have noticeably increased the speed of the investment processes carried out by the railway infrastructure manager. PKP Polskie Linie Kolejowe spent as much as 5.3 billion PLN on track upgrades last year. It is the company's record. As a result, the average speed of trains has already increased and travel time on numerous routes has become shorter. Ongoing and future rail investments will bring further positive effects. We are implementing the comprehensive Railway Safety Improvement Programme which already has visible results. Besides infrastructure upgrades, it encompasses professional training for employees, improvement of procedures relating to railway traffic management as well as ongoing security monitoring.

We have introduced numerous solutions that have helped us eliminate existing irregularities and streamline the management of the Group. As a responsible entrepreneur, we are continuously implementing our corporate social responsibility strategy. We have developed a Code of Ethics that defines the main principles of our employees' conduct.

We have achieved a lot but there is still plenty to do. I believe that the actions we take will bring us positive results in the following years and that they will translate into higher levels of satisfaction, not only of our passengers, but also of our business partners.

*Jacek Kurwasi*



*PKP INTERCITY*

PL-PKPIC 50 51 20-90 046-7 B<sup>10</sup>bmnouz

Hamulec-sterowanie





MC

200

3

3

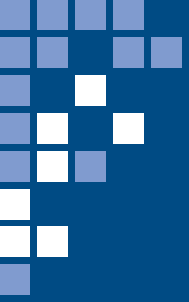
53t 58t  
56PI

Klima, ocjana, żezark, ewnica, parownik

-24V

WAGON 1004  
WAGON 1005

Stacja	Godzina	Przebieg
Warszawa	18:00	Warszawa - Poznań
Poznań	19:00	Poznań - Wrocław
Wrocław	20:00	Wrocław - Katowice
Katowice	21:00	Katowice - Łódź
Łódź	22:00	Łódź - Warszawa



■ **SPRAWOZDANIE  
Z DZIAŁALNOŚCI  
SPÓŁEK GRUPY PKP**

■ **REPORT ON THE  
OPERATIONS OF THE PKP  
GROUP COMPANIES**



## ■ 1. GRUPA PKP

### 1.1. O Grupie PKP

Grupa PKP powstała w 2001 roku w wyniku procesu restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe.

Dokonywany proces restrukturyzacji miał na celu rozgraniczenie działalności przewozowej od zarządzania liniami kolejowymi oraz wyodrębnienie samodzielnych podmiotów prawa handlowego w pomocniczych dziedzinach działalności.

1 stycznia 2001 roku w następstwie komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe powstała spółka PKP S.A., która wstąpiła w prawa i obowiązki przedsiębiorstwa państwowego PKP. 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 z jej struktur zostały wyodrębnione spółki:

- 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., PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.;
- w zakresie kolejowych przewozów towarowych: PKP CARGO S.A., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.;
- w zakresie zarządzania liniami kolejowymi: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- w zakresie 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 tzw. zaplecza, 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 stricte kolejowej (3 drukarnie kolejowe, Natura Tour Sp. z o.o. – spółkę świadczącą usługi wczasowo-turystyczne oraz

## ■ 1. THE PKP GROUP

### 1.1. About the PKP Group

The PKP Group was established in 2001 as the result of the restructuring process of the Polskie Koleje Państwowe [Polish State Railways] state enterprise.

The restructuring process was aimed at separating transport activities from railway infrastructure management and the establishment of independent legal entities in secondary areas of activity.

PKP S.A. was established on 1 January 2001 as a result of the commercialisation of the Polskie Koleje Państwowe [Eng.: Polish State Railways] state enterprise and entered into its rights and obligations. On the basis of the Polskie Koleje Państwowe [Eng.: Polish State Railways] state enterprise Act of 6 July 1995 and the Act of 8 September 2000 on the commercialisation, restructuring and privatisation of the Polskie Koleje Państwowe [Eng.: Polish State Railways] state enterprise, the following companies were established in 2001:

- in the area of railway passenger transport: PKP Intercity Sp. z o.o. (since 2008 PKP Intercity S.A.), PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.;
- in the area of freight transport: PKP CARGO S.A., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.;
- in the area of railway infrastructure management: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- in the area of activities supporting the core business: PKP Energetyka Sp. z o.o. (since 2009 PKP Energetyka S.A.), PKP Informatyka Sp. z o.o. and Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o. (since 2010 TK Telekom Sp. z o.o.);
- moreover, the following entities were established:
  - nine so-called back office companies, providing services in the scope of infrastructure upgrades and two companies dealing with rolling stock repairs,
  - three companies operating in secondary areas such as: trainings (CS Szkolenie i Doradztwo Sp. z o.o.), pharmacy (Farmacja Kolejowa Sp. z o.o.) and supplies (Ferpol Sp. z o.o.),
  - five companies operating in the areas related to proper railway services (3 railway printing houses, Natura Tour Sp. z o.o.

Polskie Koleje Linowe Sp. z o.o. – spółkę świadczącą usługi w zakresie górskich kolei linowych).

PKP S.A. wniosła do utworzonych przez siebie spółek składniki majątku ruchomego. Majątek nieruchomy, głównie z uwagi na jego nieuregulowany stan prawny, został spółkom wydzierżawiony i jest sukcesywnie wnoszony w miarę postępującego procesu regulowania stanów prawnych.

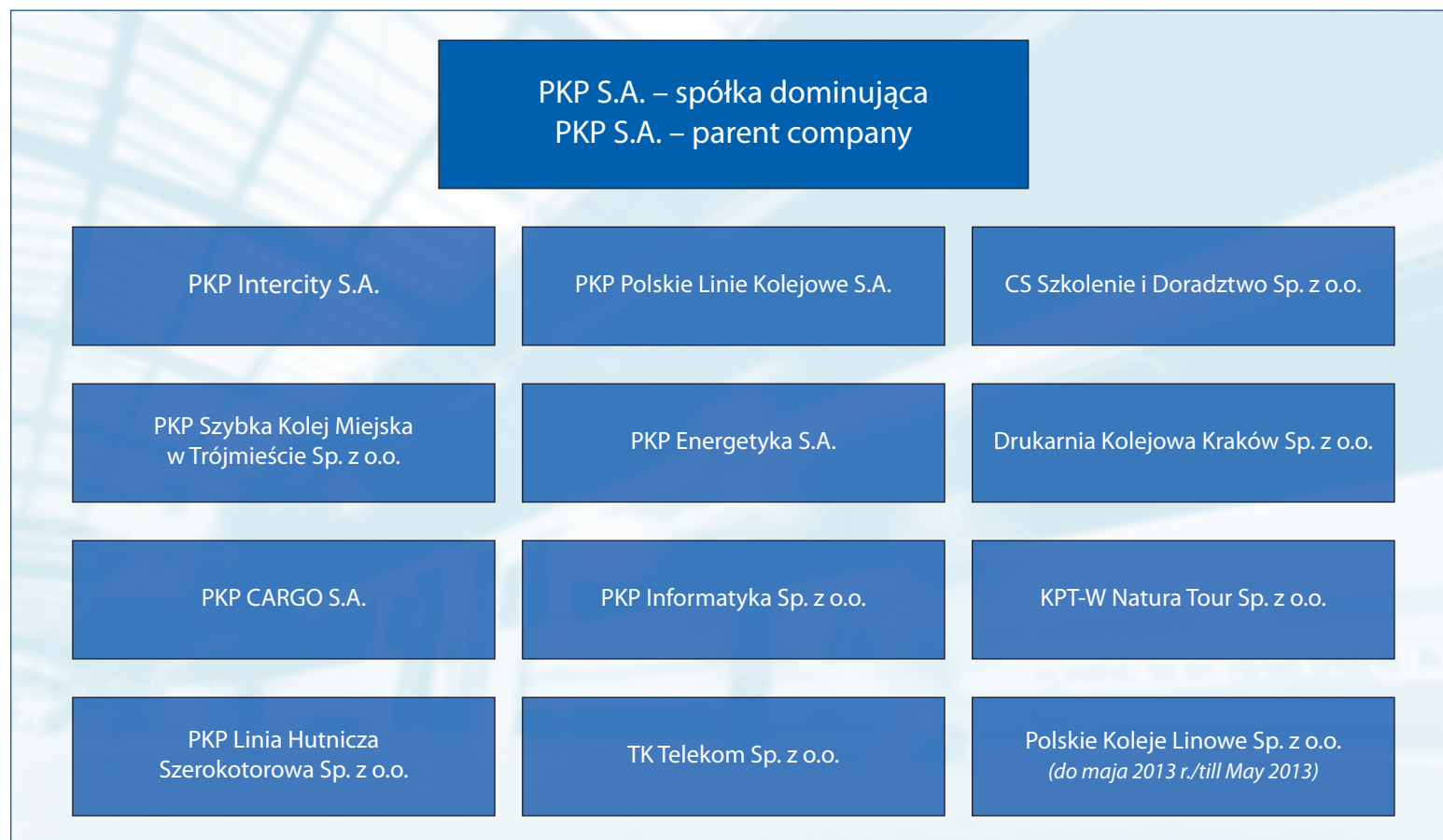
W toku prowadzonego procesu restrukturyzacji nastąpiły zmiany w składzie Grupy PKP, związane z realizacją rządowej strategii transportu kolejowego (usamorządowienie spółki PKP Przewozy Regionalne), restrukturyzacją organizacyjną (przekazanie przez PKP S.A. udziałów spółek zaplecza do PKP PLK i PKP CARGO) i procesami prywatyzacyjnymi (sprywatyzowanie spółek: PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Farmacja Kolejowa Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o.).

– a company providing tourist services and Polskie Koleje Linowe Sp. z o.o. – a company providing services in the scope of cable railway in the mountains).

PKP S.A. contributed movable estate to the assets of the companies. Immovable property was leased to the companies, mainly because of its unclear legal status, and is gradually increased as its legal status is made clear.

In the course of restructuring, there were changes to the composition of the PKP Group that were related to the implementation of the governmental strategy for railway transport (regionalisation of PKP Przewozy Regionalne), organisational restructuring (PKP S.A. transferred its shares in back office companies to PKP PLK and PKP CARGO) and privatisation processes (privatisation of PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Farmacja Kolejowa Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o.).

Schemat Grupy PKP  
Scheme of the PKP Group







W 2013 roku Grupę PKP tworzyły:

- PKP S.A. – spółka dominująca;
- PKP Intercity S.A. (zwana dalej PKP Intercity) i PKP SKM Sp. z o.o. (także zarządca infrastruktury linii 250, zwana dalej PKP SKM) – spółki operatorskie obsługujące rynek przewozów pasażerskich;
- PKP CARGO S.A. (zwana dalej PKP CARGO) i PKP LHS Sp. z o.o. (także zarządca infrastruktury linii 65 – szerokotorowej, zwana dalej PKP LHS) – spółki operatorskie obsługujące rynek przewozów towarowych;
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – spółka zarządzająca liniami kolejowymi normalnotorowymi (zwana dalej PKP PLK);
- PKP Energetyka S.A. (zwana dalej PKP Energetyka), PKP Informatyka Sp. z o.o. (zwana dalej PKP Informatyka) i TK Telekom Sp. z o.o. (zwana dalej TK Telekom) – spółki związane z obsługą infrastruktury kolejowej;
- CS Szkolenie i Doradztwo Sp. z o.o., Drukarnia Kolejowa Sp. z o.o., KPT-W Natura-Tour Sp. z o.o. i Polskie Koleje Linowe Sp. z o.o. (umowa sprzedaży 100% akcji spółki przez PKP S.A. na rzecz Polskich Kolei Górskich została podpisana w maju 2013 roku) – spółki działające w obszarach niezwiązanych z przewozami kolejowymi.

Grupa PKP jest grupą kapitałową, w której spółka dominująca PKP S.A. posiada akcje i udziały w spółkach zależnych. Osiem spółek Grupy PKP oraz Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans Sp. z o.o. (spółka zależna od PKP CARGO) jest objętych skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym, którego wyniki są przedstawione na kolejnych stronach niniejszego Raportu.

In 2013, the PKP Group consisted of:

- PKP S.A. – parent company;
- PKP Intercity S.A. (hereinafter referred to as PKP Intercity) and PKP SKM Sp. z o.o. (also being the infrastructure manager of Line 250, hereinafter referred to as PKP SKM) – operator companies providing their services on the passenger transport market;
- PKP CARGO S.A. (hereinafter referred to as PKP CARGO) and PKP LHS Sp. z o.o. (also being the infrastructure manager of Line 65 – a broad-gauge line, hereinafter referred to as PKP LHS) – operator companies providing their services on the freight transport market;
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – a company managing standard railway lines (hereinafter referred to as PKP PLK);
- PKP Energetyka S.A. (hereinafter referred to as PKP Energetyka), PKP Informatyka Sp. z o.o. (hereinafter referred to as PKP Informatyka) and TK Telekom Sp. z o.o. (hereinafter referred to as TK Telekom) – companies providing services related to railway infrastructure management;
- CS Szkolenie i Doradztwo Sp. z o.o., Drukarnia Kolejowa Sp. z o.o., KPT-W Natura-Tour Sp. z o.o. and Polskie Koleje Linowe Sp. z o.o. (in May 2013, PKP S.A. signed the agreement concerning the sale of 100% of shares in the company to Polskie Koleje Górskie) – companies operating in areas unrelated to railway transport.

The PKP Group is a capital group in which the parent company PKP S.A. owns shares in its subsidiaries. Eight PKP Group companies and Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans Sp. z o.o. (a PKP CARGO subsidiary) are included in the consolidated financial statements which are presented on the following pages of this Report.

## 1.2. Finanse



W 2013 roku Grupa PKP kontynuowała proces restrukturyzacji celem dostosowania posiadanych zasobów do rzeczywistych potrzeb. Efekty tych działań skierowane były m.in. na rozszerzenie obszaru działalności oraz minimalizowanie negatywnych skutków koniunkturalnych, głównie w spółkach przewozowych.

## 1.2. Financial standing

In 2013, the PKP Group continued the restructuring process in order to adjust its resources to its actual needs. The actions were aimed at e.g. extending the area of activity and minimising negative economic effects, mainly in the transport companies.

Skonsolidowany rachunek zysków i strat w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Consolidated profit and loss account for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody ze sprzedaży / Sales revenues	11 692	10 376,9	-1 315,2	88,8%
Koszty działalności operacyjnej / Operating expenses	12 677,9	10 587,7	-2 090,2	83,5%
Zysk (strata) ze sprzedaży / Profit (loss) on sales	-985,9	-210,9	775	21,4%
Pozostałe przychody operacyjne / Other operating revenues	1 247,9	895,5	-352,4	71,8%
Pozostałe koszty operacyjne / Other operating expenses	763,4	658,5	-104,9	86,3%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej / Profit/loss on other operating activity	484,5	237,1	-247,5	48,9%
EBIT / EBIT	-501,3	26,2	527,5	X
EBITDA / EBITDA	1 493,1	899,6	-593,5	60,3%
Marża EBITDA / EBITDA margin	12,8%	8,7%	-4,1%	67,9%
Przychody finansowe / Financial revenues	1 200,9	739,3	-461,6	61,6%
Koszty finansowe / Financial expenses	488,7	513,7	25	105,1%
Wynik na działalności finansowej / Profit/loss on financial activities	712,1	225,6	-486,6	31,7%
Zysk (strata) brutto / Gross profit (loss)	96,8	-241,8	-338,6	X
Podatek dochodowy / Income tax	106,4	50,6	-55,8	47,6%
Zysk (strata) udziałowców mniejszościowych / Profit (loss) of minority shareholders	-393,9	14,9	408,9	X
Zysk (strata) netto / Net profit (loss)	384,3	-307,4	-691,7	X
Rentowność netto / Net profitability	3,3%	-3%	-6,2%	X

\* dane przekształcone w celu zapewnienia porównywalności / figures restated for the purpose of ensuring comparability



Zgodnie z uchwałą Zarządu PKP S.A. nr 742 z 31 grudnia 2013 roku skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym Grupy PKP zostały objęte spółki: PKP S.A., PKP Intercity, PKP SKM, PKP CARGO, PKP LHS, PKP Energetyka, PKP Informatyka, TK Telekom oraz Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans Sp. z o.o., spółka zależna PKP CARGO, która jest konsolidowana w Grupie PKP od 2012 roku.

21 września 2012 roku zgromadzenie akcjonariuszy podjęło uchwałę o podwyższeniu kapitału zakładowego PKP PLK, w następstwie której PKP S.A. stało się mniejszościowym akcjonariuszem. W związku z tym skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy PKP za 2012 rok obejmowało okres 9 miesięcy działalności tej spółki w 2012 roku, konsolidowane metodą pełną. Za pozostały okres spółka wyceniana była metodą praw własności. W skonsolidowanym sprawozdaniu Grupy PKP za 2013 rok spółka PKP PLK wyceniana jest metodą praw własności za cały 2013 rok.

Działalność podstawowa w 2013 roku zamknęła się stratą ze sprzedaży w wysokości 210,9 mln zł, niższą od straty z 2012 roku o 775 mln zł.

Przychody netto ze sprzedaży w 2013 roku zostały zrealizowane na poziomie niższym o 11,2% w porównaniu do 2012 roku.

In compliance with the Resolution of the Management Board of PKP S.A. no. 742 dated 31 December 2013, the following companies are included in the consolidated financial statements of the PKP Group: PKP S.A., PKP Intercity, PKP SKM, PKP CARGO, PKP LHS, PKP Energetyka, PKP Informatyka, TK Telekom and Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans Sp. z o.o., a PKP CARGO subsidiary, that has been included in the consolidated financial statements of the PKP Group since 2012.

On 21 September 2012, the General Meeting of Shareholders passed a resolution regarding the increase in the share capital of PKP PLK, which resulted in PKP S.A. becoming its minority shareholder. As a result, the fully consolidated financial statements of the PKP Group for the year 2012 covered 9 months of the company's operations in 2012. In the outstanding period, the company was accounted for by the equity method. In the case of the consolidated financial statements of the PKP Group for 2013, PKP PLK was accounted for by the equity method for the entire 2013.

Core business in 2013 showed a loss on sales amounting to 210.9 million PLN which was 775 million PLN lower than in 2012.

In 2013, the level of net sales revenues was lower by 11.2%, as compared to 2012.

Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Sales revenues and equivalent revenues for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody netto ze sprzedaży produktów i usług, w tym: / <b>Net revenues from the sale of products and services, including:</b>	10 235,1	8 571,8	-1 663,3	83,7%
ze sprzedaży usług transportowych, z tego: / <b>sale of transport services, including:</b>	6 203,3	5 864,8	-338,5	94,5%
z przewozu towarów / <b>freight transport</b>	4 280,9	3 988	-292,9	93,2%
z przewozu osób / <b>passenger transport</b>	1 922,4	1 876,7	-45,7	97,6%
dotacje z budżetu państwa / <b>public subsidy</b>	551,1	600,4	49,3	108,9%
ze sprzedaży pozostałych usług / <b>sale of other services</b>	4 031,8	2 707	-1 324,8	67,1%
zmiana stanu produktów / <b>variation in stock of products</b>	0	0,4	0,4	54760,4%
Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby / <b>Costs of manufacturing goods for internal use</b>	125,5	247,3	121,8	197,1%
Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów / <b>Net revenues from the sale of goods and materials</b>	1 331,4	1 557,3	225,9	117%
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi / <b>Net sales revenues and equivalent revenues</b>	11 692	10 376,9	-1 315,2	88,8%

Na ich niższy poziom miała wpływ przede wszystkim zmiana metody konsolidacji spółki PKP PLK, która wpływa na różnicę w przychodach ze sprzedaży pozostałych usług.

Dominującą pozycję w strukturze przychodów w 2013 roku, tj. 56,6%, stanowiły przychody ze sprzedaży usług transportowych. Ich niższy poziom to m.in. rezultat niższych przewozów towarowych PKP CARGO (niższe przewozy kruszyw i materiałów budowlanych), co było związane z opóźnieniami w rozpoczęciu realizacji inwestycji infrastrukturalnych w Polsce w 2013 roku w związku z długą zimą oraz późnym rozstrzygnięciem przetargów.

Na poziom przychodów miał wpływ wzrost przychodów ze sprzedaży towarów i materiałów, wynikający m.in. ze zintensyfikowania działań mających na celu pozyskiwanie przychodów od podmiotów spoza Grupy PKP, szczególnie widoczne w przychodach PKP Energetyka.

W 2013 roku przychody z tytułu dotacji z budżetu państwa, tj. dotacji przedmiotowej oraz dofinansowania do przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, były wyższe o 8,9% w porównaniu do 2012 roku, głównie w związku z wyższym o 59 mln zł w 2013 roku dofinansowaniem, które otrzymało PKP Intercity z tytułu prowadzenia przewozów międzywojewódzkich.

Koszty działalności operacyjnej w stosunku do 2012 roku ukształtowały się na poziomie niższym o 16,5%. Ich spadek odnotowano m.in. w zakresie amortyzacji, kosztów wynagrodzeń, ubezpieczeń społecznych

This was mainly caused by a change in the consolidation method of PKP PLK resulting in lower revenues from the sale of other services.

Revenues from the sale of transport services was the most important item in the structure of revenues for 2013 as they accounted for 56.6%. Among others, their lower level resulted from a lower freight transport volume at PKP CARGO (lower volume of aggregates and construction materials) which was related to delays in the start of infrastructure investments in Poland in 2013 due to a long winter and late awarding of contracts.

The revenues were affected by an increase in revenues from the sale of goods and materials being the result of, among others, intensified activities aimed at obtaining revenues from entities from outside of the PKP Group, which is particularly visible in the revenues of PKP Energetyka.

In 2013, revenues from public subsidies, i.e. product subsidies and funding awarded to interprovincial and international connections were 8.9% higher than in 2012, mainly because of the 59 million PLN higher funding that PKP Intercity was granted in 2013 as it opened interprovincial connections.

In comparison to 2012, the level of operating expenses fell by 16.5%. The decrease was recorded in e.g. the areas of depreciation, expenses related to salaries and wages, social insurance and other benefits as well as materials and energy consumption. It reflects the ongoing process of asset, organisational and employment restructuring. Moreover, in 2012,

Koszty operacyjne w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Operating expenses for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Struktura % / Structure (%)		Zmiana / Change	
			2012	2013	2013–2012	%
Amortyzacja / Depreciation	1 994,4	873,4	15,7%	8,2%	-1 121	43,8%
Zużycie materiałów i energii / Materials and energy consumption	1 897,9	1 756,8	15%	16,6%	-141,1	92,6%
Usługi obce / Outsourced services	2 975,4	3 317	23,5%	31,3%	341,6	111,5%
Podatki i opłaty / Taxes and fees	276,8	240,9	2,2%	2,3%	-35,9	87%
Wynagrodzenia / Salaries and wages	3 298,8	2 324,9	26%	22%	-973,9	70,5%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia Social insurance and other benefits	972,6	520,7	7,7%	4,9%	-451,8	53,5%
Pozostałe koszty rodzajowe / Other costs by type	106,5	94,3	0,8%	0,9%	-12,2	88,5%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów Value of goods and materials sold	1 155,4	1 459,7	9,1%	13,8%	304,3	126,3%
Koszty operacyjne ogółem / Total operating expenses	12 677,9	10 587,7	100%	100%	-2 090,2	83,5%

i innych świadczeń oraz kosztów zużycia materiałów i energii. Spadek w zakresie wyżej wymienionych kosztów jest odzwierciedleniem trwającego procesu restrukturyzacji majątkowej, organizacyjnej i zatrudnienia. Ponadto w 2012 roku w konsolidacji ujmowano PKP PLK, która miała znaczący udział w kosztach amortyzacji oraz kosztach pracy.

Wzrost kosztów w 2013 roku odnotowany został w kosztach usług obcych oraz wartości sprzedanych towarów i materiałów. Wzrost kosztów usług obcych wynikający z wyższych kosztów podwykonawstwa zanotowano m.in. w PKP S.A. oraz PKP Energetyka. Wzrost wartości sprzedanych towarów i materiałów zanotowano głównie w PKP Energetyka (wzrost sprzedaży energii elektrycznej w segmencie TPA oraz wzrost sprzedaży paliw).

Na pozostałej działalności operacyjnej Grupa PKP odnotowała zysk w wysokości 237,1 mln zł, niższy o 247,5 mln zł w porównaniu do 2012 roku.

Spadek pozostałych przychodów operacyjnych to m.in. wypadkowa poniższych zdarzeń:

- braku ujęcia przychodów PKP PLK, ze względu na wyłączenie spółki z konsolidacji w 2013 roku;
- wyższego zysku ze zbycia aktywów trwałych w 2012 roku, m.in. w wyniku zbycia przez PKP S.A. nieruchomości przy ul. Chmielnej w Warszawie.

Pozostałe koszty operacyjne spadły o 13,8%, m.in. w rezultacie:

- braku ujęcia kosztów PKP PLK, ze względu na wyłączenie spółki z konsolidacji w 2013 roku;
- wzrostu kosztów PKP S.A. z tytułu Funduszu Własności Pracowniczej, które w porównaniu z 2012 rokiem były wyższe o 197,5 mln zł i wynikały głównie z naliczenia odpisów od przychodów z prywatyzacji spółki PKP CARGO.

W 2013 roku w działalności finansowej wypracowano zysk niższy o 486,6 mln zł od wyniku uzyskanego w 2012 roku. Wynika to ze znacząco niższych w 2013 roku przychodów z tej działalności.

Niższe były również koszty finansowe Grupy PKP, na co wpływ miał spadek kosztów finansowych z tytułu odsetek od kredytów i pożyczek w 2013 roku, przy jednoczesnym wzroście ujemnych różnic kursowych w stosunku do 2012 roku.

W 2013 roku Grupa PKP wypracowała zysk na działalności gospodarczej w wysokości 251,8 mln zł, przy zysku wynoszącym 210,8 mln zł w 2012 roku.

W 2013 roku, podobnie jak w roku poprzednim, wystąpiła niewielka strata związana ze zdarzeniami nadzwyczajnymi w wysokości 16,8 mln zł.

Na stratę netto, w wysokości 307,4 mln zł, wpływ miała strata z udziałów w jednostkach podporządkowanych w wysokości 493,6 mln zł (głównie strata PKP PLK w wysokości 446 mln zł) oraz wartość podatku dochodowego w wysokości 50,6 mln zł i zysk udziałowców mniejszościowych w wysokości 14,9 mln zł.

the consolidated financial statements covered PKP PLK which significantly contributed to the depreciation and labour costs.

In 2013, higher expenses were recorded in relation to the costs of outsourced services and the value of goods and materials sold. Higher costs of outsourced services resulting from higher costs of subcontracting were recorded, among others, in the case of PKP S.A. and PKP Energetyka.

An increase in the value of goods and materials sold was mainly recorded by PKP Energetyka (higher sales of electric power in the TPA segment and higher sales of fuels).

In the case of other operating activities, the PKP Group recorded a profit in the amount of 237.1 million PLN, i.e. 247.5 million PLN less than in 2012.

The decrease in other operating revenues was an outcome of, among others:

- the fact that the revenues of PKP PLK were not presented in the consolidated financial statement due to the exclusion of the company from the consolidation in 2013;
- higher profit from the disposal of non-current assets in 2012, e.g. the disposal of the PKP S.A.'s real estate on Chmielna Street in Warsaw. Other operating expenses decreased by 13.8% due to, among others:

- the fact that the expenses of PKP PLK were not presented in the consolidated financial statement due to the exclusion of the company from the consolidation in 2013;
- an increase in the expenses borne by PKP S.A. in relation to the Employee Stock Ownership Plan that were 197.5 million PLN higher and mainly resulted from the allocation of parts of revenues from the privatisation of PKP CARGO.

In 2013, the profit from financial activities was 486.6 million PLN lower than in 2012. This is the outcome of considerably lower activity-related revenues in 2013.

A decrease was also observed in the case of financial expenses, which is the result of lower financial expenses related to interest on loans and credits in 2013 and a simultaneous increase in exchange losses as compared to 2012.

In 2013, the PKP Group recorded a profit from its business activity that amounted to 251.8 million PLN while in 2012, the profit was 210.8 million PLN.

In 2013, as in the preceding year, a slight loss related to non-recurring items was recorded; the loss amounted to 16.8 million PLN.

The net loss in the amount of 307.4 million PLN was affected by the loss on shares in subsidiaries amounting to 493.6 million PLN (mainly the loss of PKP PLK of 446 million PLN) and the income tax amount of 50.6 million PLN as well as a profit of minority shareholders in an amount of 14.9 million PLN.



### 1.3. Majątek

W 2013 roku suma bilansowa Grupy PKP wzrosła o 10,6%, osiągając na 31 grudnia 2013 roku wartość 23 769,9 mln zł.

Na 31 grudnia 2013 roku aktywa trwale stanowiły 76,9% sumy aktywów i w porównaniu do 31 grudnia 2012 roku zwiększyły się o 264,9 mln zł (tj. o 1,5%), m.in. na skutek wzrostu rzeczowych aktywów trwałych o 716,5 mln zł (tj. o 11,2%), należności długoterminowych o 36,5 mln zł (tj. o 1,3%) i długoterminowych rozliczeń międzyokresowych o 22,4 mln zł (tj. o 4,7%).

Aktywa obrotowe stanowiły 23,1% sumy aktywów. W stosunku do grudnia 2012 roku zwiększyły się o 2 005,5 mln zł (tj. o 57,7%) w następstwie wzrostu inwestycji krótkoterminowych o 1 752,9 mln zł (tj. o 93,9%), należności krótkoterminowych o 296 mln zł (tj. o 22,2%) oraz krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych o 13,7 mln zł (tj. o 17,7%).

Na 31 grudnia 2013 roku kapitał własny stanowił 35,5% sumy pasywów. W porównaniu do grudnia 2012 roku kapitał własny zmniejszył się o 33,4 mln zł (tj. o 0,4%). Wpływ na to miało poniesienie straty netto za 2013 rok w kwocie 307,4 mln zł, przy uzyskaniu zysku netto za rok obrotowy 2012 na poziomie 384,3 mln zł. Z kolei w porównaniu do 2012 roku kapitały zapasowe wzrosły o 265,5 mln zł (tj. o 19,8%), a strata z lat ubiegłych zmniejszyła się o 302,1 mln zł (tj. o 8,7%).

Kapitały własne udziałowców mniejszościowych stanowiły 6,1% sumy pasywów i w stosunku do 31 grudnia 2012 roku zwiększyły się o 1 326,7 mln zł.

### 1.3. Assets

In 2013, the balance sheet total of the PKP Group increased by 10.6%, reaching the level of 23,769.9 million PLN as on 31 December 2013.

As on 31 December 2013, non-current assets made up for 76.9% of the total assets and in comparison to the financial standing as on 31 December 2012, they increased by 264.9 million PLN (i.e. by 1.5%) as a result of, among others, an increase in tangible non-current assets by 716.5 million PLN (i.e. by 11.2%), long-term receivables by 36.5 million PLN (i.e. by 1.3%) and long-term prepayments by 22.4 million PLN (i.e. by 4.7%).

Current assets accounted for 23.1% of the total assets. As compared to December 2012, they increased by 2,005.5 million PLN (i.e. by 57.7%) as a result of the increase in short-term investments by 1,752.9 million PLN (i.e. by 93.9%), short-term receivables by 296 million PLN (i.e. by 22.2%) and long-term prepayments by 13.7 million PLN (i.e. by 17.7%).

As of 31 December 2013, the equity made up for 35.5% of total liabilities. As compared to December 2012, the equity decreased by 33.4 million PLN (i.e. by 0.4%). It resulted from a net loss in 2013 amounting to 307.4 million PLN in the context of a net profit for the financial year 2012 at the level of 384.3 million PLN. On the other hand, as compared to 2012, the supplementary capital increased by 265.5 million PLN (i.e. by 19.8%), while the loss carried forward from the previous years decreased by 302.1 million PLN (i.e. by 8.7%).

Minority shareholders' equity made up for 6.1 % of the total liabilities and increased by 1,326.7 million PLN in comparison with the financial standing as on 31 December 2012.

Skonsolidowany bilans w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Consolidated balance sheet for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	31.12.2012	31.12.2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Aktywa trwale / <b>Non-current assets</b>	18 023,8	18 288,7	264,9	101,5%
Aktywa obrotowe / <b>Current assets</b>	3 475,6	5 481,2	2 005,5	157,7%
<b>AKTYWA RAZEM / TOTAL ASSETS</b>	21 499,4	23 769,9	2 270,5	110,6%
Kapitał własny / <b>Equity</b>	8 476,4	8 443	-33,4	99,6%
Kapitały własne udziałowców mniejszościowych / <b>Equity of minority shareholders</b>	117	1 443,7	1 326,7	1234,4%
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania / <b>Liabilities and provisions for liabilities</b>	12 906,1	13 883,2	977,1	107,6%
<b>PASYWA RAZEM / TOTAL LIABILITIES</b>	21 499,4	23 769,9	2 270,5	110,6%

Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania stanowiły 58,4% sumy pasywów i w porównaniu do końca 2012 roku zwiększyły się o 977,1 mln zł (tj. o 7,6%).

Na 31 grudnia 2013 roku do najistotniejszych pozycji aktywów trwałych należy zaliczyć rzeczowe aktywa trwałe o wartości 7 108,8 mln zł (29,9% sumy aktywów, 38,9% aktywów trwałych), a w ramach tej pozycji:

- środki trwałe stanowiące 23,7% sumy aktywów i 30,7% aktywów trwałych, w tym:
  - grunty – 0,9% sumy aktywów, 1,1% aktywów trwałych; wzrost wartości gruntów w 2013 roku wynikał m.in. z uregulowania stanu prawnego części gruntów;

Liabilities and provisions for liabilities accounted for 58.4% of total liabilities and, as compared to the end of 2012, they increased by 977.1 million PLN (i.e. by 7.6%).

As on 31 December 2013, the most important non-current assets items included tangible non-current assets in the amount of 7,108.8 million PLN (29.9% of total assets, 38.9% of non-current assets), including:

- property, plant and equipment accounting for 23.7% of total assets and 30.7% of non-current assets, including:
  - land – 0.9% of total assets, 1.1% of non-current assets; the increase in the value of land was the outcome of clearing the legal status of some real estates;

Aktywa trwałe w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Non-current assets in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	31.12.2012	31.12.2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
<b>Aktywa trwałe: / Non-current assets:</b>	18 023,8	18 288,7	264,9	101,5%
<b>I. Wartości niematerialne i prawne / Intangible assets</b>	109,2	108,2	-1	99,1%
1. Koszty zakończonych prac rozwojowych / Research & development expenses	0	0	0	x
2. Wartość firmy / Goodwill	1	0	-1	x
3. Inne wartości niematerialne i prawne / Other intangible assets	108,2	108,2	0	100%
4. Zaliczki na wartości niematerialne i prawne / Advance payments for intangible assets	0	0	0	x
<b>II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego: / Tangible non-current assets, including:</b>	6 392,2	7 108,8	716,5	111,2%
1. Środki trwałe, z tego: / Property, plant and equipment, including:	5 346,1	5 623	276,9	105,2%
a. Grunty, z tego: / Land, including:	174,4	209,1	34,7	119,9%
- Prawo użytkowania wieczystego gruntów / Right of perpetual usufruct of land	164,1	198,1	34	120,7%
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej / Buildings, premises, civil and water engineering structures	1 061,7	1 384,5	322,8	130,4%
c. Urządzenia techniczne i maszyny / Technical equipment and machinery	369,7	426,9	57,3	115,5%
d. Środki transportu / Vehicles	3 722,2	3 584,3	-137,8	96,3%
e. Inne środki trwałe / Other fixed assets	18,1	18,1	0	99,8%
2. Środki trwałe w budowie / Work in progress	757	1 192,5	435,5	157,5%
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie / Advance payments for work in progress	289,2	293,3	4,1	101,4%

- budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej – 5,8% sumy aktywów, 7,6% aktywów trwałych, na które składają się m.in. elementy linii kolejowych PKP SKM i PKP LHS, budowle i urządzenia tworzące układ dystrybucji energii elektrycznej oraz linie telekomunikacyjne; wzrost tej pozycji w porównaniu do 2012 roku był następstwem poniesionych nakładów inwestycyjnych;
- środki transportu – 15,1% sumy aktywów, 19,6% aktywów trwałych, wśród których największy udział ma tabor kolejowy; spadek tej pozycji w 2013 roku był bardziej efektem dokonania wyższych odpisów amortyzacyjnych oraz likwidacji taboru niż poniesionych nakładów inwestycyjnych;
- środki trwałe w budowie, stanowiące 5% sumy aktywów i 6,5% aktywów trwałych;
- zaliczki na poczet środków trwałych w budowie, stanowiące 1,2% sumy aktywów i 1,6% aktywów trwałych.

- buildings, premises, civil and water engineering structures – 5.8% of total assets, 7.6% of non-current assets, including, among others, elements of the railway lines of PKP SKM and PKP LHS, buildings and equipment being part of an electric power distribution system and telecommunication lines; the increase in this item as compared to 2012 resulted from the capital expenditure incurred;
- vehicles – 15.1% of total assets, 19.6% of non-current assets mostly comprising rolling stock; the decrease in this item in 2013 resulted from recording higher depreciation charges and retirement of rolling stock rather than the capital expenditure incurred;
- work in progress accounting for 5% of total assets and 6.5% of non-current assets;
- advance payments for work in progress accounting for 1.2% of total assets and 1.6% of non-current assets.



## 1.4. Inwestycje

Działalność inwestycyjna spółek Grupy PKP w 2012 roku koncentrowała się na modernizacji linii kolejowych oraz modernizacji i zakupie taboru kolejowego. Pozostała działalność inwestycyjna dotyczyła przede wszystkim poprawy bezpieczeństwa i szybkości ruchu kolejowego, przebudowy dworców kolejowych oraz modernizacji układów energii trakcyjnej i nietrakcyjnej.

Inwestycje realizowano ze środków własnych, jak również ze środków unijnych, dotacji budżetowych oraz innych form finansowania zewnętrznego.

W 2013 roku spółki Grupy PKP poniosły nakłady inwestycyjne w wysokości 6 825,8 mln zł, tj. o 28,8% więcej niż w 2012 roku. Rekordowy wzrost nakładów (zarówno w ujęciu wartościowym, jak i procentowym) odnotowały spółki PKP PLK, PKP Intercity i PKP Energetyka.

## 1.4. Investments

In 2012, the investment activity of the PKP Group was focused on the upgrade of railway lines and the upgrade and purchase of rolling stock. Other investment activity was mostly related to the improvement of railway traffic in terms of its safety and speed, reconstruction of railway stations and upgrade of traction and non-traction power systems.

The investments were financed with own funds as well as EU grants, public subsidies and other forms of third party financing.

In 2013, the capital expenditure of the PKP Group companies amounted to 6,825.8 million PLN, i.e. it was 28.8% higher than in 2012. Record increases in the capital expenditure (both in terms of amount and percentage share) were recorded by PKP PLK, PKP Intercity and PKP Energetyka.

Nakłady inwestycyjne w podziale na spółki Grupy PKP w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Capital expenditure by the PKP Group companies in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012		2013		Zmiana / Change	
		struktura % structure %		struktura % structure %	2013–2012	%
PKP S.A.	373,9	7,1%	218,4	3,2%	-155,4	58,4%
PKP CARGO	489,4	9,2%	118	1,7%	-371,4	24,1%
PKP LHS	67,1	1,3%	52,3	0,8%	-14,8	78%
PKP Intercity	202,4	3,8%	756	11,1%	553,6	373,5%
PKP SKM	16,2	0,3%	43,6	0,6%	27,4	269%
PKP Energetyka	181,1	3,4%	352,1	5,2%	171,1	194,5%
PKP Informatyka	4,1	0,1%	12,2	0,2%	8	295,6%
TK Telekom	46,3	0,9%	21,5	0,3%	-24,8	46,5%
PKP PLK	3 921,1	74%	5 251,7	76,9%	1 330,6	133,9%
<b>GRUPA PKP / PKP GROUP</b>	<b>5 301,5</b>	<b>100%</b>	<b>6 825,8</b>	<b>100%</b>	<b>1 524,3</b>	<b>128,8%</b>

\*Dane zgodnie z ustawą o rachunkowości. PKP CARGO swoje statutowe sprawozdanie finansowe sporządza zgodnie z MSR/MSSF / Figures compliant with the Accounting Act. PKP CARGO draws up its statutory financial statements according to IAS/IFRS

## 1.5. Zatrudnienie

Grupa PKP jest jednym z największych polskich pracodawców, zatrudniającym ponad 81 tys. osób. Wśród dziesięciu największych pracodawców w Polsce znajdują się dwie spółki z Grupy PKP: PKP PLK i PKP CARGO.

W 2013 roku w spółkach Grupy PKP kontynuowano proces dostosowania poziomu i struktury zatrudnienia do aktualnych zadań stawianych spółkom w związku ze zmieniającymi się wymogami rynkowymi.

Prezentowane poniżej dane obejmują spółki Grupy PKP prezentowane w niniejszym raporcie.

## 1.5. Employment

The PKP Group is one of the largest employers in Poland, employing over 81 thousand people. There are two PKP Group companies in the top ten largest employers in Poland; PKP PLK and PKP CARGO.

In 2013, the PKP Group companies continued the process of adjusting the level and structure of employment to their current tasks related to changing market requirements.

The figures presented below concern the PKP Group companies presented in this report.

Zatrudnienie w Grupie PKP w latach 2012–2013  
Employment in the PKP Group in the years 2012–2013

Wyszczególnienie Item	Przeciętne zatrudnienie* w okresie 12 m-cy (etaty) Average employment* in the period of 12 months (full-time job positions)		Zmiana 2013–2012 Change 2013–2012		Stan zatrudnienia** na koniec grudnia (osoby) Number of people employed** as at the end of December (persons)		Zmiana 2013–2012 Change 2013–2012	
	2012	2013	etaty	%	2012	2013	osoby/persons	%
PKP S.A.	2 778	2 750	-28	99%	2 772	2 743	-29	99%
PKP CARGO	24 128	22 711	-1 417	94,1%	23 670	22 480	-1 190	95%
PKP LHS	1 278	1 245	-33	97,4%	1 283	1 247	-36	97,2%
PKP Intercity	7 654	7 348	-307	96%	7 408	7 246	-162	97,8%
PKP SKM	812	793	-19	97,6%	822	784	-38	95,4%
PKP Energetyka	7 381	7 286	-95	98,7%	7 372	7 285	-87	98,8%
PKP Informatyka	560	442	-119	78,8%	551	403	-148	73,1%
TK Telekom	1 530	1 491	-39	97,4%	1 518	1 469	-49	96,8%
PKP PLK	39 402	38 469	-933	97,6%	38 649	37 611	-1 038	97,3%
<b>GRUPA PKP / PKP GROUP</b>	<b>85 523</b>	<b>82 534</b>	<b>-2 989</b>	<b>96,5%</b>	<b>84 045</b>	<b>81 268</b>	<b>-2 777</b>	<b>96,7%</b>

\*przeciętne zatrudnienie w etatach w PKP S.A. nie uwzględnia przedstawicieli zagranicznych; \*\*stan zatrudnienia w osobach w PKP S.A. uwzględnia pracowników, dla których PKP S.A. jest głównym miejscem zatrudnienia, łącznie z przedstawicielstwami za granicą. / \*the average number of full-time job positions in PKP S.A. does not include its representatives abroad.; \*\*the number of people employed at PKP S.A. includes employees for whom PKP S.A. is the primary place of employment, including its representatives abroad.

Zatrudnienie w spółkach Grupy PKP według stanu na 31 grudnia 2013 roku wyniosło 81 268 osób i w porównaniu do stanu na 31 grudnia 2012 roku uległo zmniejszeniu o 2 777 osób, tj. o 3,3%. Przeciętne zatrudnienie w 2013 roku ukształtowało się na poziomie 82 534 etatów i w porównaniu z 2012 rokiem zmniejszyło się o 3,5%.

As on 31 December 2013, the number of people employed in the PKP Group companies was 81,268 and was by 2,777, i.e. 3.3%, lower than on 31 December 2012. In 2013, the average number of full-time job positions amounted to 82,534 and, as compared to 2012, it decreased by 3.5%.

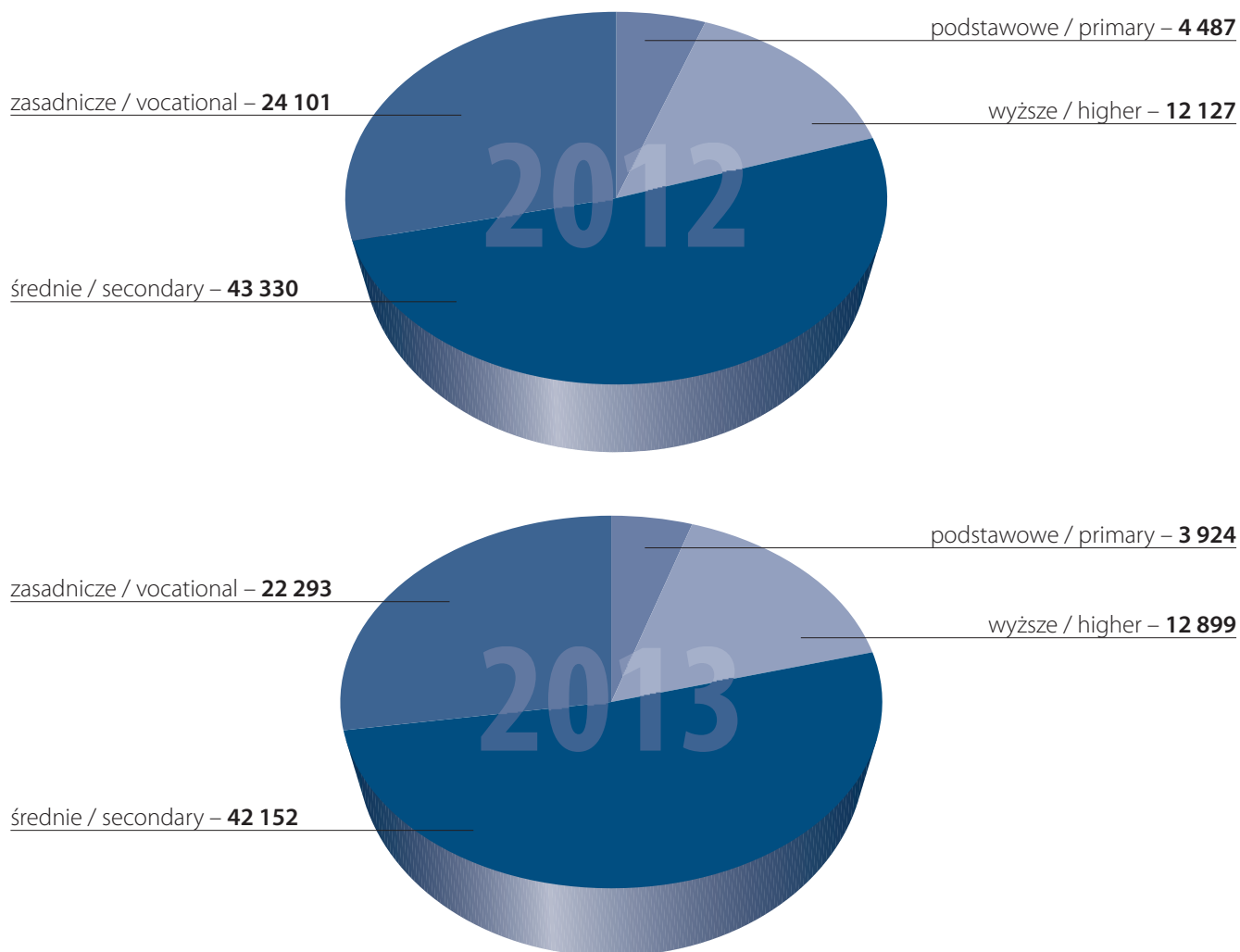
Niższy stan zatrudnienia na 31 grudnia 2013 roku odnotowano we wszystkich spółkach Grupy PKP. Największe zmniejszenie zatrudnienia odnotowano w:

- PKP CARGO – kontynuacja programu optymalizacji zasobów ludzkich;
- PKP Informatyka – przeprowadzenie restrukturyzacji zatrudnienia;
- PKP Intercity – wdrożenie procesu optymalizacji i centralizacji obszaru kadrowo-płacowego oraz centralizacji zadań z zakresu rozliczeń i reklamacji;
- PKP PLK – kontynuacja programu optymalizacji wielkości i struktury zatrudnienia.

The lower rate of employment as on 31 December 2013 was recorded in all PKP Group companies. The greatest decline in employment was observed in:

- PKP CARGO – because a programme of human resources optimisation was continued;
- PKP Informatyka – due to employment restructuring;
- PKP Intercity – because an optimisation and centralisation process in the area of human resources and payroll as well as the process of task centralisation in the area of settlements and complaints were carried out;
- PKP PLK – because the programme of employment volume and structure optimisation was continued.

Struktura zatrudnienia w Grupie PKP według wykształcenia w latach 2012–2013.  
Employment structure in the PKP Group by education level in the years 2012–2013





## 1.6. Najważniejsze wydarzenia

### Styczeń

Uchwalenie Ustawy budżetowej na rok 2013, przewidującej m.in.:

- dotację celową dla PKP PLK i PKP S.A. na inwestycje związane z liniami kolejowymi i modernizacją dworców kolejowych w wysokości 1 496,4 mln zł;
- dotację „utrzymaniową” dla PKP PLK w wysokości 1 280,6 mln zł;
- dotację na cele obronne dla PKP PLK w wysokości 14,1 mln zł;
- dotację przedmiotową na dofinansowanie krajowych przewozów pasażerskich dla spółek przewozowych (w tym spoza Grupy PKP) w kwocie 407,9 mln zł;
- dotację celową dla spółek PKP Intercity i Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na dofinansowanie przewozów pasażerskich (międzywojewódzkich i międzynarodowych) w wysokości 333,8 mln zł.

### Marzec

Podjęcie przez Radę Ministrów uchwały zatwierdzającej „Program rzeczowo-finansowy wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2013 roku”, według którego:

- 277,3 mln zł zostało przeznaczonych na inwestycje infrastrukturalne realizowane przez PKP PLK (265,3 mln zł) i PKP SKM (12 mln zł);
- 257,9 mln zł zostało przeznaczonych na remonty i utrzymanie infrastruktury w PKP PLK;
- 60 mln zł zostało przeznaczonych na bieżące wydatki związane z zarządzaniem przez PKP PLK infrastrukturą kolejową;
- 136,6 mln zł zostało przeznaczonych na zakup, modernizację i naprawę pojazdów kolejowych do przewozów pasażerskich, wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych;
- 500 mln zł zostało przeznaczonych na nabycie od PKP S.A. przez Skarb Państwa akcji PKP PLK.

### Październik

Podjęcie przez Radę Ministrów uchwały zatwierdzającej „Program rzeczowo-finansowy wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w latach 2014–2019”, według którego w 2014r.:

- 273,8 mln zł zostało przeznaczonych na inwestycje infrastrukturalne realizowane przez PKP PLK (261,8 mln zł) i PKP SKM (12 mln zł);
- 70 mln zł zostało przeznaczonych na remonty i utrzymanie infrastruktury w PKP PLK,
- 35 mln zł zostało przeznaczonych na bieżące wydatki związane z zarządzaniem przez PKP PLK infrastrukturą kolejową;
- 100 mln zł zostało przeznaczonych na współfinansowanie przez samorządy zadań w zakresie zakupu, modernizacji i naprawy pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich, wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych;
- 500 mln zł zostało przeznaczonych na nabycie od PKP S.A. przez Skarb Państwa akcji PKP PLK.

## 1.6. Main events

### January

The 2013 Budget Act was passed; it stipulated, among others:

- a designated subsidy for PKP PLK and PKP S.A. for investments related to railway lines and the upgrade of railway stations, in the amount of 1,496.4 million PLN;
- a “maintenance” subsidy for PKP PLK in the amount of 1,280.6 million PLN;
- a subsidy for defence purposes for PKP PLK in the amount of 1,280.6 million PLN;
- a product subsidy for domestic passenger railway transport awarded to railway companies (including companies unrelated to the PKP Group) in the amount of 407.9 million PLN;
- a designated subsidy for PKP Intercity and Przewozy Regionalne Sp. z o.o. for passenger transport (interprovincial and international) in the amount of 333.8 million PLN.

### March

The Council of Ministers passed a resolution approving the “Material and financial plan of using financial means from the Railway Fund during 2013”, according to which:

- 277.3 million PLN was allocated for infrastructure investments carried out by PKP PLK (265.3 million PLN) and PKP SKM (12 million PLN);
- 257.9 million PLN was allocated for infrastructure upgrade and maintenance in PKP PLK;
- 60 million PLN was allocated for ongoing expenses related to railway infrastructure management performed by PKP PLK;
- 136.6 million PLN was allocated for the purchase, upgrade and repair of rolling stock used for providing passenger transport services performed under the public service obligation contract;
- 500 million PLN was allocated for the purchase of PKP PLK shares by the State Treasury from PKP S.A.;

### October

The Council of Ministers passed a resolution approving the “Material and financial plan of using financial means from the Railway Fund in the years 2014–2019” according to which in 2014:

- 273.8 million PLN was allocated for infrastructure investments carried out by PKP PLK (261.8 million PLN) and PKP SKM (12 million PLN);
- 70 million PLN was allocated for infrastructure upgrade and maintenance in PKP PLK,
- 35 million PLN was allocated for ongoing expenses related to the management of railway infrastructure performed by PKP PLK;
- 100 million PLN was allocated to local governments for co-financing tasks within the scope of the purchase, upgrade and repair of vehicles used for providing passenger transport services performed under public service obligation contract;



## Listopad

Podjęcie przez Radę Ministrów uchwały zatwierdzającej "Wieloletni program inwestycji kolejowych do 2015 roku", przedłożony przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Program przewiduje realizację 140 projektów, których kosztorys na lata 2013–2015 opiewa na kwotę 24,9 mld zł.

Rozstrzygnięcie IX edycji konkursu „Człowiek roku – Przyjaciel kolei”, którego organizatorami są PKP PLK i Railway Business Forum (RBF). Nagrody przyznawane są przez kapitułę, w skład której wchodzi prezesi PKP PLK, RBF i PKP S.A. oraz członkowie zaproszeni przez organizatorów, w trzech kategoriach: Człowiek Roku Transportu Szynowego (za osiągnięcia w szeroko rozumianym sektorze transportu szynowego w ostatnim okresie) oraz Przyjaciel Kolei (jako tradycyjna kategoria konkursowa dla uhonorowania osób lub instytucji wyjątkowo zasłużonych dla kolejnictwa) i Kolejarz Roku (to nowe wyróżnienie dla pracowników przedsiębiorstw kolejowych, ludzi z „pierwszej linii”, którzy w wyjątkowy sposób wykazali się w ostatnim roku swoją postawą i zaangażowaniem).

Ustanowienie podczas jazd testowych składu ED250 „Pendolino”, przeprowadzanych na Centralnej Magistrali Kolejowej, rekordu prędkości na polskich torach, tj. 293 km/h. Pociąg sprawdzany był m.in. pod kątem współpracy z urządzeniami sterowania ruchem, procesu hamowania, oddziaływania pola magnetycznego. W badaniach uczestniczyli przedstawiciele: producenta pociągów, PKP Intercity, Instytutu Kolejnictwa, PKP PLK i PKP Energetyka.

## Grudzień

Przygotowanie i rozpoczęcie wdrażania w spółkach Grupy PKP „Kodeksu Etyki Grupy PKP”.

- 500 million PLN was allocated for the purchase of PKP PLK's shares by the State Treasury from PKP S.A.;

## November

The Council of Ministers passed a resolution approving the “Long-term plan of railway investments by 2015”, submitted by the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy. The plan stipulates the implementation of 140 projects, where cost estimates for the years 2013–2015 amount to 24.9 million PLN.

The result of the 9th edition of the competition “Man of the year – Friends of the Railways” organised by PKP PLK and the Railway Business Forum (RBF). Awards are granted by a jury consisting of the Presidents of Management Boards of PKP PLK, RBF, and PKP S.A. as well as members invited by the organisers; the competition consists of three categories: Man of the Year of Railway Transport (for recent achievements in the widely understood railway business), Friends of the Railways (a traditional category honouring people or institutions who/which made outstanding contributions to the railways) and Railwayman of the Year (a new award for the employees of railway companies – “front line” employees who stood out in terms of their positive attitude and engagement in their work during the preceding year).

A new speed record of 293 km/h was set on the Polish railway network during the test rides of the ED250 “Pendolino” train that were carried out on the Central Railway Main Line. The train was tested in respect of, among others, its communication with traffic control devices, braking process and magnetic field effect. The tests were performed by: the manufacturer of the trains, PKP Intercity, the Railway Institute, PKP PLK and PKP Energetyka.

## December

The PKP Group developed its Code of Ethics and started to apply it.



← **2-5 perony**  
platforms

← **dworzec autobusowy** | bus station

←   

↑ **1 peron**  
platform

↑   

↑   

**WYJŚCIE** | exit →

**Stare Miasto** | Old Town →  
**ul. Pawia** | Pawia St →

    →





## ■ 2. PKP S.A.

www.pkpsa.pl

### 2.1. O firmie

Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (PKP S.A.) powstała w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, dokonanej na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Wpis PKP S.A. do rejestru handlowego pod Nr RHB, 63218 w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy został dokonany 1 stycznia 2001 roku i z tym dniem spółka rozpoczęła działalność, wstępując we wszystkie stosunki prawne, których podmiotem było pp. PKP, bez względu na charakter prawny tych stosunków, o ile przepisy wyżej wymienionej ustawy o PKP nie stanowiły inaczej. Jedynym akcjonariuszem PKP S.A. jest Skarb Państwa.

Spółka odgrywa dominującą rolę w Grupie PKP, prowadząc działalność w zakresie:

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

Istotnym elementem działalności spółki jest prowadzenie procesów prywatyzacji części spółek Grupy PKP.

PKP S.A. zarządza i administruje kilkudziesięcioma tysiącami nieruchomości niemieszkalnych i mieszkalnych, obejmujących m.in. dworce kolejowe i tereny wokół tych dworców. Obecnie spółka realizuje program optymalizacji zarządzania nieruchomościami, na który składają się działania mające na celu sprzedaż zbędnych działek, przekazywanie samorządom dworców o małym znaczeniu dla ruchu pasażerskiego oraz sprzedaż dworców w ramach programu „Dworzec na własność”. Jednocześnie PKP S.A. prowadzi program modernizacji dworców kolejowych oraz podnoszenia standardów czystości i jakości obsługi na tych obiektach.

## ■ 2. PKP S.A.

www.pkpsa.pl

### 2.1. About the company

Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (PKP S.A.) [Engl.: Polish State Railways, Joint-stock Company] was established as a result of the commercialisation of the Polskie Koleje Państwowe state enterprise performed on the basis of the Act of 8 September 2000 on the commercialisation, restructuring and privatisation of the Polskie Koleje Państwowe state enterprise. PKP S.A. was entered into the commercial register with the number Nr RHB, 63218 in the District Court for the Capital City of Warsaw on 1 January 2001 and on that day the company started its operation, entering into all legal relationships to which the PKP state enterprise had been a party, regardless of their legal character, unless the provisions of the above mentioned Act on PKP stipulated otherwise. The State Treasury is the only shareholder of PKP S.A.

The company plays a dominant role in the PKP Group, operating in the scope of:

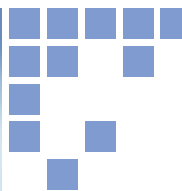
- management of the capital group;
- owner supervision of the PKP Group's companies;
- management of the owned real estate;
- provision of railway medical services.

The company also carries out the privatisation processes of some companies of the PKP Group.

PKP S.A. manages thousands of residential and non-residential real estate including, among others, railway stations and premises adjacent to them. Currently, the company is implementing a programme concerning real estate management optimisation that includes actions aimed at the sale of unnecessary plots, transferring railway stations having little importance to passenger traffic to local governments and the sale of railway stations as a part of the “Dworzec na własność” project [Engl.: Own your own railway station]. At the same time, PKP S.A. carries out a programme of upgrading railway stations and improving the cleanliness and service standards in these objects.

## 2.2. Władze spółki

## 2.2. The company's management



**Jakub Karnowski**  
Prezes Zarządu  
President of the Management Board

### Zarząd

- Jakub Karnowski  
– Prezes Zarządu
- Jarosław Bator  
– Członek Zarządu
- Piotr Ciżkowicz  
– Członek Zarządu

### Rada Nadzorcza PKP S.A.

- Jacek Barylski  
– Przewodniczący
- Halina Wiśniewska  
– Wiceprzewodnicząca
- Leszek Miętek  
– Sekretarz
- Juliusz Engelhardt
- Cezary Szeliga
- Jan Lalik
- Zenon Kozendra
- Piotr Stolarczyk
- Jarosław Bełdowski

### Management Board

- Jakub Karnowski  
– President of the Management Board
- Jarosław Bator  
– Member of the Management Board
- Piotr Ciżkowicz  
– Member of the Management Board

### Supervisory Board of PKP S.A.

- Jacek Barylski  
– Chairperson
- Halina Wiśniewska  
– Deputy Chairperson
- Leszek Miętek  
– Secretary
- Juliusz Engelhardt
- Cezary Szeliga
- Jan Lalik
- Zenon Kozendra
- Piotr Stolarczyk
- Jarosław Bełdowski

## 2.3. Finanse

W 2013 roku PKP S.A. wypracowała zysk netto w wysokości 232,1 mln zł, który w porównaniu do poprzedniego roku zmniejszył się o 113,6 mln zł. Pośród zdarzeń, które istotnie wpłynęły na osiągnięty przez spółkę w 2013 roku wynik finansowy, należy wymienić prywatyzację spółek PKP CARGO S.A. i PKL S.A. W wyniku tych procesów uzyskano wyższe niż planowano przychody finansowe oraz zysk ze zbycia inwestycji kapitałowych. Ponadto w wyniku prowadzonych działań prywatyzacyjnych sprzedano akcje i udziały w spółkach: KZŁ Sp. z o.o. i P.E.C. Geotermia Podhalańska S.A. Łączny zysk ze zbycia inwestycji kapitałowych w 2013 roku wyniósł 436,8 mln zł.

## 2.3. Financial situation

In 2013, PKP S.A. recorded a profit in the amount of 232.1 million PLN, which as compared to the preceding year, was lower by 113.6 million PLN. Out of the events that considerably influenced the company's financial result in 2013, special attention should be paid to the privatisation of PKP CARGO S.A. and PKL S.A. As a result of these processes, financial revenues and the profit from the disposal of capital investments were higher than expected. Moreover, in the course of privatisation activities, shares in KZŁ Sp. z o.o and P.E.C. Geotermia Podhalańska S.A. were sold. In 2013, the total profit from the disposal of capital investments amounted to 436.8 million PLN.

Zestawienie wyników finansowych za lata 2012–2013 (w mln zł)  
List of financial results for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody ze sprzedaży / Sales revenues	715,1	699,1	-16	97,8%
Koszty działalności operacyjnej / Operating expenses	954,3	983,2	28,9	103%
Zysk (strata) ze sprzedaży / Profit (loss) on sales	-239,2	-284,1	-44,9	118,8%
Pozostałe przychody operacyjne / Other operating revenues	705,6	554,4	-151,2	78,6%
Pozostałe koszty operacyjne / Other operating expenses	309,9	416,8	106,9	134,5%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej / Profit/loss on other operating activity	395,7	137,6	-258,1	34,8%
EBIT / EBIT	156,5	-146,5	-303	X
EBITDA / EBITDA	437,9	125	-312,9	28,6%
Marża EBITDA / EBITDA margin	61,2%	17,9%	-43,4%	29,2%
Przychody finansowe / Financial revenues	526,7	750,4	223,7	142,5%
Koszty finansowe / Financial expenses	337,5	371,7	34,2	110,1%
Wynik na działalności finansowej / Profit/loss on financial activities	189,2	378,6	189,4	200,1%
Zysk (strata) brutto / Gross profit (loss)	345,7	232,1	-113,6	67,1%
Podatek dochodowy / Income tax	0	0	0	X
Zysk (strata) netto / Net profit (loss)	345,7	232,1	-113,6	67,1%
Rentowność netto / Net profitability	48,3%	33,2%	-15,1%	68,7%



Działalność podstawowa w 2013 roku zamknęła się stratą ze sprzedaży w wysokości 284,1 mln zł, wyższą od straty z 2012 roku o 44,9 mln zł. Pogłębienie się ujemnego wyniku wynikało bardziej ze spadku przychodów ze sprzedaży (w tym głównie z dzierżawy i najmu) niż dynamiki kosztów operacyjnych.

Przychody netto ze sprzedaży w 2013 roku zostały zrealizowane na poziomie niższym o 2,2%, w porównaniu do 2012 roku. Dominującą pozycję w strukturze przychodów z działalności podstawowej w 2013 roku miały przychody z najmu i dzierżawy, stanowiące łącznie 486,3 mln zł, tj. 69,6% przychodów działalności podstawowej. Przychody z gospodarki mieszkaniowej stanowiły drugą co do wielkości grupę przychodów w działalności podstawowej i wyniosły ok. 81,5 mln zł. Kolejnym obszarem, który miał znaczący wpływ na wynik podstawowej działalności operacyjnej, była gospodarka mieszkaniowa obejmująca przychody z wynajmowanych lokali mieszkalnych z zasobów PKP S.A., która stanowiła 11,7% przychodów. Ogółem przychody z komercyjnego zagospodarowania nieruchomości, tj.: najmu, dzierżawy, gospodarki mieszkaniowej i sprzedaży mediów, stanowiły 87,4% przychodów z działalności operacyjnej.

Odnotowany w 2013 roku spadek przychodów operacyjnych w porównaniu do roku poprzedniego wynikał m.in. z przekazywania nieruchomości w formie aportów do spółek zależnych oraz gorszej sytuacji na rynku najmu powierzchni komercyjnych, wynikającej z prowadzonych prac związanych z modernizacją dworców kolejowych i spowolnienia gospodarczego. Łączny spadek przychodów z tytułu najmu, dzierżawy wyniósł w 2013 roku 15,9 mln zł. W obszarze gospodarki mieszkaniowej nastąpił spadek przychodów o około 2,1 mln zł w porównaniu do roku poprzedniego. Spowodowane jest to zmniejszaniem się stanu zasobów mieszkaniowych w wyniku systematycznego zbywania nieruchomości mieszkalnych. Przeprowadzona we wrześniu 2013 roku podwyżka stawek czynszu w pozostałych na stanie PKP S.A. zasobach mieszkaniowych nie zrekompensowała utraty przychodów za czynsze w zbytych nieruchomościach.

W 2013 roku spółka zrealizowała wyższe niż zakładano wpływy z tytułu sprzedaży materiałów i towarów, związane przede wszystkim ze zbywaniem złomu pochodzącego z odzysku w rezultacie prowadzonych działań likwidacji zbędnych składników majątku trwałego. Łączne przychody z tego tytułu wyniosły 33,2 mln zł.

W 2013 roku koszty działalności operacyjnej w porównaniu do 2012 roku wzrosły o 3%. Głównymi nośnikami kosztów były stanowiące 86,4% wszystkich kosztów operacyjnych koszty: amortyzacji, usługi obce, koszty osobowe oraz podatki i opłaty.

Największy spadek kosztów w porównaniu z 2012 rokiem, tj. o 9,9 mln zł, zanotowano w kosztach amortyzacji. Istotny wzrost kosztów operacyjnych w 2013 roku w porównaniu do roku poprzedniego wystąpił w kosztach usług obcych oraz kosztach osobowych. Wyższe wykonanie kosztów usług obcych wynika z ujęcia w tej grupie kosztów wydatków związanych z prywatyzacją PKP CARGO S.A. Wzrost kosztów osobowych był następstwem zmian organizacyjnych zachodzących w spółce,

The core business in 2013 showed a loss on sales amounting to 284.1 million PLN which was 44.9 million PLN higher than the loss in 2012. The negative result was the effect of a decrease in sales revenues (including revenues from lease and rental) rather than changes in operating expenses.

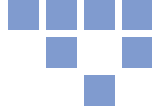
In 2013, the level of net sales revenues was lower by 2.2% as compared to 2012. The most important item in the structure of revenues from core business in 2013 were revenues from rental and lease, amounting in total to 486.3 million PLN, i.e. 69.6% of revenues from core business. Revenues from managing residential real estate constituted the second largest item of revenues from core business and amounted to 81.5 million PLN. Another area that significantly influenced the result of the core operating business was housing management covering revenues from rented residential premises owned by PKP S.A.; it represented 11.7% of the total revenues. In total, revenues from the commercial use of real estate, i.e. rental, lease, housing management and sale of utilities, accounted for 87.4% of operating revenues.

The YoY decline in operating revenues recorded in 2013 resulted, among others, from making contribution in-kind of real estate to subsidiaries and the deteriorating situation on the market of commercial space rental related to the upgrade works carried out at railway stations as well as the economic slowdown. In 2013, the total decrease in revenues from rental and lease was 15.9 million PLN. In the area of housing management, revenues fell by approx. 2.1 million PLN YoY. The reason for that was the shrinking housing inventory resulting from the systematic disposal of residential real estate. Increased rent rates introduced in September 2013 for residential real estate still owned by PKP S.A. did not compensate for the loss of revenues from rentals of the disposed real estate.

In 2013, the company recorded higher revenues than expected from the sale of materials and goods, mainly related to the disposal of scrap metal recycled in the course of the disposal of unnecessary non-current assets. Total revenues from these activities amounted to 33.2 million PLN.

In 2013, the operating expenses were 3% lower than in 2012. The main expenses accounting for 86.4% of all costs included the costs of: depreciation, outsourced services, personnel, and taxes and fees.

As compared to 2012, the greatest decline in expenses, i.e. by 9.9 million PLN, was recorded in the case of the cost of depreciation. In comparison to the preceding year, a significant increase in operating expenses in 2013 was recorded in the case of outsourced services expenses and personnel costs. Higher outsourced services expenses were linked to the fact of presenting expenses related to the privatisation of PKP CARGO S.A. in that group of expenses. The increase in personnel costs was a consequence of organisational changes implemented in the company, employment restructuring (non-recurring costs), as well as a rise in salaries and wages that was implemented on 1 October 2012. Moreover, expenses related to taxes and fees increased, which mainly



Koszty działalności operacyjnej w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Operating expenses in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Struktura / Structure (%)		Zmiana / Change	
			2012	2013	2013–2012	%
Amortyzacja / Depreciation	281,5	271,6	29,5%	27,6%	-9,9	-3,5%
Zużycie materiałów i energii / Materials and energy consumption	98,4	97,1	10,3%	9,9%	-1,3	-1,4%
Usługi obce / Outsourced services	189,2	213,2	19,8%	21,7%	24	12,7%
Podatki i opłaty / Taxes and fees	160,2	165,7	16,8%	16,8%	5,5	3,4%
Wynagrodzenia / Salaries and wages	147,8	162,6	15,5%	16,5%	14,9	10,1%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia / Social insurance and other benefits	36,6	36,7	3,8%	3,7%	0,1	0,3%
Pozostałe koszty rodzajowe / Other costs by type	6,3	3,7	0,7%	0,4%	-2,6	-41%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów / Value of goods and materials sold	34,4	32,7	3,6%	3,3%	-1,8	-5,1%
Koszty operacyjne ogółem / Total operating expenses	954,34	983,23	100%	100%	28,9	3%

restrukturyzacji zatrudnienia (koszty jednorazowe), a także z przeprowadzonej od 1 października 2012 roku podwyżki wynagrodzeń. Ponadto zwiększyły się koszty podatków i opłat, co wynikało głównie z corocznej aktualizacji wymiaru stawek podatkowych przez jednostki samorządu terytorialnego.

Na pozostałej działalności operacyjnej PKP S.A. zanotowała zysk w wysokości 137,6 mln zł, niższy od zrealizowanego w 2012 roku o 258,1 mln zł. Na wynik na działalności operacyjnej wpłynęły niższe zyski ze zbycia nieruchomości (o 136,6 mln zł) oraz wyższe niż zakładano odpisy na Fundusz Własności Pracowniczej (o 197,5 mln zł), wynikające bezpośrednio z wyższych przychodów z prywatyzacji spółki PKP CARGO S.A.

Zysk na działalności finansowej w 2013 roku wyniósł 378,6 mln zł i był wyższy od wyniku osiągniętego w 2012 roku o 189,4 mln zł. Wynikał on głównie z osiągniętego zysku ze zbycia inwestycji kapitałowych, który w 2013 roku wyniósł 436,8 mln zł, przy jednoczesnym spadku innych przychodów finansowych o 201,8 mln zł, w związku z brakiem dodatnich różnic kursowych w 2013 r. Na wysokość kosztów finansowych wpłynęły: odsetki od zobowiązań finansowych i handlowych, wycena instrumentów finansowych oraz ujemne różnice kursowe od walutowych ekspozycji kredytowych.

resulted from an annual review of tax rates performed by local government units.

In the case of other operating activity, the PKP Group recorded a profit in the amount of 137.6 million PLN, lower by 258.1 million PLN in comparison to 2012. The result of the company's operating activity was affected by lower profits from the disposal of real estate (by 136.6 million PLN) and contributions to the Employee Stock Ownership Plan (by 197.5 million PLN) which were higher than expected and directly resulted from higher revenues from the privatisation of PKP CARGO S.A.

The profit on the company's financial activities in 2013 amounted to 378.6 million PLN and was 189.4 million PLN higher than in 2012. This was mainly linked to a profit from the disposal of capital investments that amounted to 436.8 million PLN in 2013, in the context of a decrease in other financial revenues of 201.8 million PLN and the lack of exchange profits in 2013. The level of financial costs was affected by: the interest on financial liabilities and trade payables, valuation of financial instruments and exchange losses from foreign exchange credit exposures.

## 2.4. Majątek

Aktywa ogółem należące do PKP S.A. na koniec 2013 roku wyniosły 18 707,8 mln zł i zmniejszyły się w porównaniu do poprzedniego roku o 3,5%. Aktywa trwałe stanowiły 88,6% aktywów ogółem. Ich wartość na koniec 2013 roku zmniejszyła się głównie w wyniku sprzedaży akcji PKP PLK do Skarbu Państwa, sprzedaży akcji i udziałów w wyniku prywatyzacji spółek zależnych (PKP CARGO S.A., PKL S.A., KZŁ Sp. z o.o. i P.E.C. Geotermia Podhalańska S.A.) oraz kontynuowanego procesu zbywania nieruchomości. Pomimo spadku inwestycje długoterminowe stanowiły dominującą pozycję w strukturze aktywów trwałych, tj. 78,5%.

## 2.4. Assets

The total assets of PKP S.A. as at the end of 2013 amounted to 18,707.8 million PLN and decreased by 3.5% in comparison to the preceding year. Non-current assets accounted for 88.6% of the total assets. Their value as at the end of 2013 decreased mainly because of the sale of shares in PKP PLK to the State Treasury, the sale of shares in the course of the privatisation process carried out in subsidiaries (PKP CARGO S.A, PKL S.A., KZŁ Sp. z o.o and P.E.C. Geotermia Podhalańska S.A.) as well as the real estate disposal process continued by the company. Despite the decline, long-term investments were the most

Aktywa trwałe w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Non-current assets in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	31.12.2012	31.12.2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Aktywa trwałe / Non-current assets	18 545,3	16 583,6	-1 961,7	89,4%
I. Wartości niematerialne i prawne / Intangible assets	10,8	11,5	0,8	107%
II. Rzeczowe aktywa trwałe, z tego: / Tangible non-current assets, including:	577,3	286,2	-291,1	x
1. Środki trwałe, z tego: / Property, plant and equipment, including	72,2	78,4	6,2	108,6%
a. Grunty, z tego: / Land, including:	17,5	14	-3,5	80,1%
- Prawo użytkowania wieczystego gruntów / Right of perpetual usufruct of land	15,6	12,1	-3,5	x
b. Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej / Buildings, premises, civil and water engineering structures	38,1	28,2	-9,9	74%
c. Urządzenia techniczne i maszyny / Technical equipment and machinery	12,9	32,9	20,1	256,1%
d. Środki transportu / Vehicles	2,4	1,2	-1,2	51%
e. Inne środki trwałe / Other fixed assets	1,3	2	0,7	152%
2. Środki trwałe w budowie / Work in progress	505,1	207,8	-297,3	41,1%
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie / Advance payments for work in progress	0	0	0	-51 789,6%
III. Należności długoterminowe / Long-term receivables	3 209,2	3 223,5	14,3	100,4%
IV. Inwestycje długoterminowe / Long-term investments	14 683,4	13 011,8	-1 671,6	88,6%
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe / Long-term prepayments	64,7	50,6	-14,1	78,2%





Należności długoterminowe stanowiące 19,4% aktywów trwałych obejmowały niewymagalne należności z tytułu użytkowanych na podstawie umów dzierżawy linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi przez spółki: PKP PLK, PKP SKM, PKP LHS.

Spadek wartości rzeczowych aktywów trwałych w porównaniu do 2012 roku był związany z prowadzonym procesem zagospodarowania majątku poprzez jego sprzedaż. Spółka w ramach posiadanego zasobu majątku rzeczowego prowadziła restrukturyzację majątkową, w tym m.in. poprzez procesy komercyjnego zbycia nieruchomości, przekazania nieruchomości m.in. w trybie art. 66 ustawy Ordynacja Podatkowa; likwidacji zbędnych i niewykorzystywanych środków trwałych oraz aportowania majątku do spółek zależnych.

important item in the structure of non-current assets and corresponded to 78.5%.

Long-term receivables accounting for 19.4% of non-current assets included undue receivables for the use, under lease contracts, of railway lines and other real estate necessary for PKP PLK, PKP SKM and PKP LHS to manage railway lines.

As compared to 2012, the decreased value of tangible non-current assets was related to the process of making use of the assets by selling them. The company carried out a restructuring process of its property, plant and equipment by e.g. commercial sale of its real estate, transfer of real estate, e.g. under Article 66 of the Tax Ordinance Act, disposal of unnecessary and unused property, plant and equipment and making contributions in-kind to its subsidiaries.

## 2.5. Inwestycje

Nakłady inwestycyjne poniesione przez spółkę w 2013 roku wyniosły 218,4 mln zł i zostały przeznaczone na:

- budownictwo inwestycyjne w jednostkach organizacyjnych w kwocie 178,9 mln zł, co stanowiło 81,9% nakładów łącznych;
- zakupy inwestycyjne w wysokości 39,5 mln zł, obejmujące zakupy maszyn, urządzeń biurowych, sprzętu komputerowego oraz zakup oprogramowania Microsoft, stanowiące 18,1% łącznych nakładów.

W 2013 roku największe nakłady zostały poniesione na realizację następujących inwestycji dworcowych:

- Kraków Główny – 47,5 mln zł;
- Łódź Fabryczna – 13,8 mln zł;
- Legnica – 9,2 mln zł;
- Opole Główne – 7,2 mln zł;
- Warszawa Centralna – system izolacji termicznej – 5,4 mln zł;
- Kępno – 5,2 mln zł;
- Radom – 5,1 mln zł;
- Łódzka Kolej Aglomeracyjna – 4,8 mln zł;
- Jarocin – 4,5 mln zł;
- Warszawa Centralna – przebudowa schodów i pochylni – 4,3 mln zł.

Ponadto w 2013 PKP S.A. oddała do użytku 13 przebudowanych dworców: Koło, Swarzędz, Chodzież, Kłodzko Główne, Radom, Głogów, Sieradz, Wronki, Świebodzice, Kępno, Kluczbork, Jarocin oraz Łęczyca. Łączne nakłady wydane na przebudowę oddanych dworców wyniosły 56,1 mln zł.

Głównym źródłem finansowania inwestycji budowlanych były środki własne spółki stanowiące 47,7% poniesionych nakładów. Pozostałe środki stanowiły środki budżetowe (35,5%) i środki UE (16,8%).

## 2.5. Investments

Capital expenditure incurred by the company in 2013 amounted to 218.4 million PLN and was allocated for:

- construction projects in the company's organisational units in the amount of 178.9 million PLN, corresponding to 81.9% of the total capital expenditure;
- capitalised purchases in the amount of 39.5 million PLN, including the purchase of machinery, office equipment, computers and Microsoft software, corresponding to 18.1% of the total capital expenditures.

In 2013, the highest capital expenditure was incurred in relation to the following railway stations:

- Kraków Główny – 47.5 million PLN;
- Łódź Fabryczna – 13.8 million PLN;
- Legnica – 9.2 million PLN;
- Opole Główne – 7.2 million PLN;
- Warszawa Centralna – thermal insulation system – 5.4 million PLN;
- Kępno – 5.2 million PLN;
- Radom – 5.1 million PLN;
- Łódzka Kolej Aglomeracyjna – 4.8 million PLN;
- Jarocin – 4.5 million PLN;
- Warszawa Centralna – conversion of stairs/escalators and inclined moving walkways – 4.3 million PLN.

Moreover, in 2013, PKP S.A. completed the reconstruction of 13 railway stations: Koło, Swarzędz, Chodzież, Kłodzko Główne, Radom, Głogów, Sieradz, Wronki, Świebodzice, Kępno, Kluczbork, Jarocin and Łęczyca. Total capital expenditures related to the conversion of the railway stations amounted to 56.1 million PLN.

Construction investments were mainly financed with own funds which accounted for 47.7% of the capital expenditure incurred. Other financial means came from public funds (35.5%) and EU grants (16.8%).

Inwestycje PKP S.A. w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Investments of PKP S.A. in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Inwestycje – budownictwo / Investments – onstruction	305,1	178,9	-126,2	-41,4%
Pozostałe inwestycje (zakupy, modernizacje) / Other investments (purchase, upgrade)	68,8	39,5	-29,3	-42,6%
Inwestycje ogółem / Total investments	373,9	218,4	-155,5	-41,6%
Środki własne / Own funds	53,7	104,2	50,5	94%
Środki budżetowe / Public funds	88,4	77,5	-10,9	-12,3%
Środki UE / EU funds	231,8	36,7	-195,1	-84,2%
Inwestycje ogółem / Total investments	373,9	218,4	-155,5	-41,6%

## 2.6. Zatrudnienie

W 2013 roku zatrudnienie ogółem w PKP S.A. w porównaniu do 2012 roku zmniejszyło się o 29 osób (o 1%), natomiast przeciętne zatrudnienie zmniejszyło się o 26 etatów (o 0,9%). Spadek zatrudnienia wynikał głównie z naturalnych odejść w ramach nabytych uprawnień emerytalnych i restrukturyzacji zatrudnienia, będącej skutkiem wdrażanych zmian organizacyjnych w spółce.

W Centrali PKP S.A. nastąpił ponaddwukrotny wzrost przeciętnego stanu zatrudnienia, co było spowodowane prowadzonym w spółce procesem reorganizacji, w tym m.in. centralizacją wybranych obszarów działalności. Wzrost przeciętnego zatrudnienia w Centrali PKP S.A. (o 402 etaty) korespondował z równoczesnym spadkiem przeciętnego zatrudnienia w Regionach (o 412 etatów). W 2013 roku przeciętne zatrudnienie w Centrali PKP S.A. wynosiło 771 etatów, co stanowiło 27,9% przeciętnego zatrudnienia ogółem w spółce.

W PKP S.A. stalej poprawie ulega struktura wykształcenia. Potwierdzeniem pozytywnych zmian jest wzrost w skali roku o 10,8 punktów procentowych udziału pracowników z wyższym wykształceniem, którzy na koniec 2013 roku stanowili blisko połowę ogółu zatrudnionych. Wyraźnie zmniejszył się udział pracowników z wykształceniem średnim, który na koniec 2013 roku wynosił 34,7%. Ponadto sukcesywnie zmniejsza się udział pracowników z wykształceniem podstawowym i zawodowym. Na koniec 2013 roku udział tej grupy pracowników w zatrudnieniu ogółem spadł do poziomu 16% ogółu zatrudnionych.

## 2.6. Employment

As compared to 2012, in 2013, the total employment in PKP S.A. decreased by 29 people (by 1%), while the average employment fell by 26 full-time job positions (by 0.9%). The decrease in employment was mainly attributable to resignations of employees eligible for retirement benefits and the restructuring of the company's employment structure carried out as part of the organisational changes in the company.

The PKP S.A. Headquarters doubled the average number of employees which was the result of a reorganisation process carried out by the company, e.g. centralisation of selected areas of activity. The increase in the average employment in the PKP S.A. Headquarters (by 402 full-time job positions) corresponded to the simultaneous decrease in average employment in the Regions (by 412 full-time job positions). In 2013, the average employment in PKP S.A. Headquarters was 771 full-time job positions which made up for 27.9% of the average employment in the company.

The structure of education is still improving in PKP S.A. This can be proven by the fact that throughout the year, the share of employees with higher education rose by 10.8% as at the end 2013 when those employees accounted for nearly 50% of all people employed. The share of people with secondary education significantly fell and was 34.7% at the end of 2013. Moreover, the share of employees with primary and vocational education gradually decreases. At the end of 2013, the share of that group of employees in the total employment went down to the level of 16%.

Zatrudnienie w PKP S.A. w latach 2012–2013  
Employment in PKP S.A. in the years 2012–2013

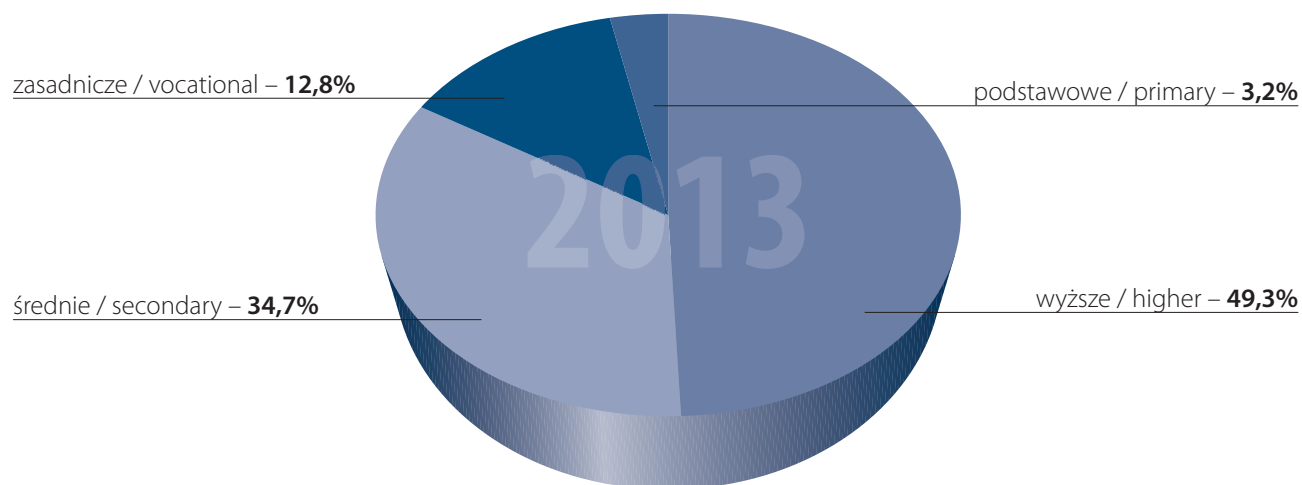
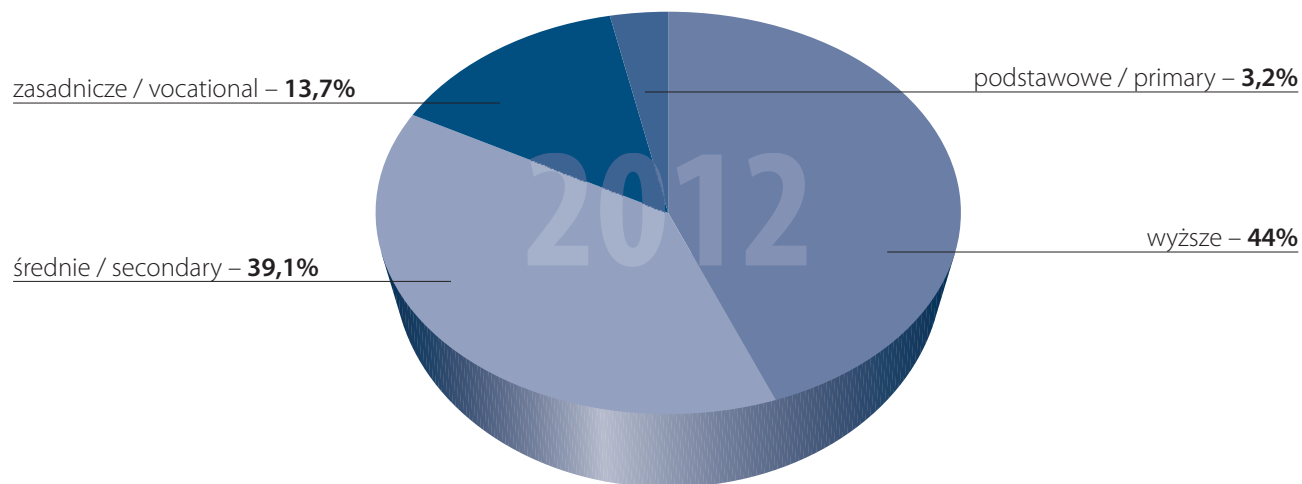
Wyszczególnienie / Item	Przeciętne zatrudnienie w okresie 12 m-cy (etaty) Average employment in the period of 12 months (full-time job positions)		Zmiana / Change 2013–2012		Stan zatrudnienia* na koniec grudnia (osoby) Number of people employed* as at the end of December (persons)		Zmiana / Change 2013–2012	
	2012	2013	etaty	%	2012	2013	osoby persons	%
Centrala PKP S.A. / PKP S.A. headquarters	368,7	770,8	402,1	109,1%	398	790	392	98,5%
Regiony / Regions	2 223,5	1 812	-411,5	-18,5%	2 145	1 741	-404	-18,8%
Oddział Kolejowa Medycyna Pracy / Railway Medical Services Department	192,1	175,5	-16,6	-8,6%	229	212	-17	-7,4%
Zatrudnienie ogółem / Total employment	2 784,3	2 758,3	-26	-0,9%	2 772	2 743	-29	-1%

\*z przedstawicielstwami zagranicznymi z wyłączeniem osób, dla których PKP S.A. nie jest głównym miejscem pracy / with its representatives abroad, excluding persons for whom PKP S.A. is not the primary place of employment





Struktura zatrudnienia w PKP S.A. według wykształcenia  
Structure of employment in PKP S.A. by education



## 2.7. Najważniejsze wydarzenia

### Kwiecień

Podpisanie pomiędzy PKP S.A. a Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej (reprezentującym Skarb Państwa) umowy zbycia na rzecz Skarbu Państwa akcji PKP PLK o wartości nominalnej 500 mln zł.

### Maj

Podpisanie umowy sprzedaży 100% akcji Polskich Kolei Linowych S.A. za kwotę 215 mln zł przez PKP S.A. na rzecz Polskich Kolei Górskich.

### Październik

Otwarcie Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Poznaniu, łączącego dworce PKP i PKS oraz galerię handlową, które powstało w wyniku współpracy PKP S.A. i TriGranit Development Polska Sp. z o.o.

Sprzedaż przez PKP S.A. w trybie oferty publicznej 48,3% akcji PKP CARGO o wartości 1,42 mld zł. Tym samym PKP CARGO stało się pierwszym kolejowym przewoźnikiem towarowym w UE notowanym na giełdzie.

### Listopad

Otrzymanie przez PKP S.A. statuetki Złotego Platana Uczelni Łazarskiego w kategorii Partner Rozwoju Zawodowego Studentów i Absolwentów. Nagroda została przyznana za podjętą w 2013 roku współpracę z Uczelnią Łazarskiego, mającą na celu integrację biznesu i nauki poprzez oferowanie studentom i absolwentom tej uczelni interesujących merytorycznie programów staży.

### Grudzień

Przyznanie PKP S.A. Dolnośląskiego Lauru Konserwatorskiego w kategorii „Zabytki nieruchome” za przebudowę dworca Wrocław Główny. Dworzec został wyróżniony za połączenie zabytkowej bryły z rozwiązaniami na miarę XXI wieku. Kapituła konkursu podkreśliła, że dzięki przeprowadzonej w latach 2010–2012 inwestycji dworzec połączył w sobie historię z nowoczesnością.

## 2.7. Main events

### April

PKP S.A. and the Minister of Transport and Maritime Economy (representing the State Treasury) signed an agreement on the disposal of PKP PLK shares having the face value of PLN 500 million to the benefit of State Treasury.

### May

The agreement on the sale of 100% of shares in Polskie Koleje Linowe S.A. for PLN 215 million by PKP S.A. to Polskie Koleje Górskie was signed.

### October

The Integrated Communication Centre in Poznań was opened; it combines railway and bus stations as well as a shopping mall; it was constructed in the course of the cooperation of PKP S.A. and TriGranit Development Polska Sp. z o.o.

PKP S.A. sold, through a public offering procedure 48.3% of shares in PKP CARGO worth 1.42 billion PLN. In this way, PKP CARGO became the first listed rail freight operator in the EU.

### November

PKP S.A. was granted the Złoty Platan Uczelni Łazarskiego award [Engl.: Golden Plane of the Łazarski College] in the category Partner of Professional Development of Students and Graduates. The award was granted for the cooperation with the Łazarski College that began in 2013 and is aimed at integrating business and education by offering students and graduates interesting and substantial internships.

### December

PKP S.A. was granted the Dolnośląski Laur Konserwatorski award in the category “Immovable monuments” for the conversion of the Wrocław Główny railway station. The station was distinguished for the combination of a historical building and 21st century solutions. The jury of the competition stressed that thanks to the investment carried out in the years 2010–2012, the railway station combined both historical and modern traits.







## ■ 3. PKP PLK

[www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)

### 3.1. O firmie

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PKP PLK) prowadzi działalność gospodarczą od 1.10.2001 r. Na 31.12.2013 roku kapitał zakładowy spółki wynosił 14 237,5 mln zł. Akcjonariuszami spółki są: Skarb Państwa, który posiada 85,5% wszystkich akcji (tj. 12 165 408 akcji), oraz PKP S.A., która posiada 14,5% wszystkich akcji (tj. 2 063 163 akcji).

PKP PLK jest zarządcą infrastruktury kolejowej, którą udostępnia licencjonowanym przewoźnikom kolejowym.

Przedmiotem działalności PKP PLK jest:

- działalność usługowa wspomagająca transport lądowy, 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, ochronę przeciwpożarową, ochronę środowiska oraz mienia na obszarze kolejowym;
- pozostała działalność nigdzie indziej niesklasyfikowana, w tym odpłatne udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom według stawek publikowanych w cenniku zatwierdzanym przez Urząd Transportu Kolejowego oraz działalność naukowa i techniczna;
- działalność w zakresie inżynierii i związane z nią doradztwo techniczne, w tym działalność geodezyjna i kartograficzna;
- roboty związane z budową dróg szynowych, kolei podziemnej, dróg i autostrad, budową linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych;
- zadania związane z powszechnym obowiązkiem obrony, w szczególności w zakresie przygotowania obszaru kolejowego i linii kolejowych do realizacji zadań obronnych.

## ■ 3. PKP PLK

[www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)

### 3.1. About the company

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (hereinafter PKP PLK) was established on 1 October 2001. As at 31 December 2013, its share capital was 14,237.5 million PLN. The shareholders of the company include: the State Treasury which owns 85.5% of all shares (i.e. 12,165,408 shares) and PKP S.A. which holds 14.5% of all shares (i.e. 2,063,163 shares).

PKP PLK is the railway infrastructure manager and provides access to infrastructure to licensed railway operators.

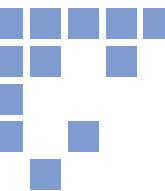
The company's objects are:

- service activities incidental to land transportation, in particular carrying-out railway transport and railway line management, keeping railway lines in a condition ensuring efficient and safe transport of people and freight, regularity and safety of railway traffic, fire service activities, and environment and property protection on railway premises;
- other activity not elsewhere classified, including making railway lines available to railway operators for a fee according to rates published in the price list approved by the Office of Rail Transportation and research and technical activity;
- engineering activities and related technical consultancy, including surveying and cartographic activities;
- works related to the construction of railways, underground railways, roads, motorways, telecommunications and electricity lines;
- activities related to the general defence obligation, in particular in the scope of preparing railway facilities and lines for the purpose of carrying-out defence activities.



### 3.2. Władze spółki

### 3.2. Company's management



**Remigiusz Paszkiewicz**  
Prezes Zarządu  
President of the Management Board

#### Zarząd

- Remigiusz Paszkiewicz**  
– Prezes Zarządu
- Andrzej Pawłowski**  
– Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Eksploatacji
- Andrzej Filip Wojciechowski**  
– Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Restrukturyzacji
- Józefa Majerczak**  
– Członek Zarządu, Dyrektor ds. Utrzymania Infrastruktury
- Karol Depczyński**  
– Członek Zarządu, Dyrektor ds. Finansowych i Ekonomicznych
- Wojciech Folejewski**  
– Członek Zarządu – Dyrektor ds. Realizacji Inwestycji

#### Rada Nadzorcza

- |   |                         |
|---|-------------------------|
| <b>Arkadiusz Krężel</b><br>– Przewodniczący | <b>Irena Marszał</b>    |
| <b>Gabriela Popowicz</b><br>– Sekretarz     | <b>Jacek Partyka</b>    |
| <b>Piotr Gebel</b>                          | <b>Wiesław Pełka</b>    |
| <b>Piotr Góralewski</b>                     | <b>Ireneusz Piecuch</b> |
|   | <b>Tomasz Warsza</b>    |

#### Management Board

- Remigiusz Paszkiewicz**  
– President of the Management Board
- Andrzej Pawłowski**  
– Vice-President of the Management Board, Operations Director
- Andrzej Filip Wojciechowski**  
– Vice-President of the Management Board, Restructuring Director
- Józefa Majerczak**  
– Member of the Management Board, Infrastructure Maintenance Director
- Karol Depczyński**  
– Member of the Management Board, Financial Director
- Wojciech Folejewski**  
– Member of the Management Board – Investment Director

#### Supervisory Board

- |  |                         |
|--|-------------------------|
| <b>Arkadiusz Krężel</b><br>– Chairperson | <b>Irena Marszał</b>    |
| <b>Gabriela Popowicz</b><br>– Secretary  | <b>Jacek Partyka</b>    |
| <b>Piotr Gebel</b>                       | <b>Wiesław Pełka</b>    |
| <b>Piotr Góralewski</b>                  | <b>Ireneusz Piecuch</b> |
|  | <b>Tomasz Warsza</b>    |

### 3.3. Finanse

W 2013 r. PKP PLK wygenerowała stratę netto w kwocie 446 mln zł, głównie w wyniku naliczenia wysokiej kwoty amortyzacji, a także ujemnego wyniku finansowego z działalności operacyjnej.

### 3.3. Financial situation

In 2013, PKP PLK generated a net loss of 446 million PLN, mainly due to a high depreciation amount and a negative financial result on operating activity.

Wyniki finansowe za lata 2012–2013 (w mln zł)  
Financial results for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody ze sprzedaży / Sales revenues	4 250,9	4 371,2	120,3	102,8%
Koszty działalności operacyjnej / Operating expenses	5 083,9	4 961,8	-122,2	97,6%
Zysk (strata) ze sprzedaży / Profit (loss) on sales	-833	-590,6	242,5	-
Pozostałe przychody operacyjne / Other operating revenues	353,4	420,6	67,2	119%
Pozostałe koszty operacyjne / Other operating expenses	357,2	275,5	-81,7	77,1%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej / Profit/loss on other operating activity	-3,8	145,1	148,9	-
EBIT / EBIT	-836,8	-445,5	391,3	-
EBITDA / EBITDA	110,1	408	484,8	3017,8%
Marża EBITDA / EBITDA margin	2,6%	9,3%	-	-
Przychody finansowe / Financial revenues	121	55,4	-65,6	45,8%
Koszty finansowe / Financial expenses	32,1	55,9	23,9	174,4%
Wynik na działalności finansowej / Profit/loss on financial activities	88,9	-0,5	-89,4	-
Zysk (strata) brutto / Gross profit (loss)	-747,9	-446	301,9	-
Podatek dochodowy / Income tax	0	0	0	-
Zysk (strata) netto / Net profit (loss)	-747,9	-446,0	301,9	-
Rentowność netto / Net profitability	-17,6%	-10,2%	-	-

Uzyskany wynik finansowy był lepszy od osiągniętego w 2012 roku o 301,9 mln zł (tj. o 40,4 %) w związku z otrzymaniem większej puli środków publicznych na utrzymanie i remonty, wyższymi przychodami z udostępniania linii kolejowych oraz z niższymi kosztami amortyzacji i usług obcych.

The financial result achieved was 301.9 million PLN higher than in 2012 (i.e. 40.4%) which resulted from the fact of obtaining a higher public subsidy for maintenance activities and repairs, higher revenues from providing access to railway lines and lower expenses related to depreciation and outsourced services.



Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Sales revenues and equivalent revenues for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym: / Sales revenues and equivalent revenues, including:	4 371,2	4 250,9	120,3	97,2%
Przychody z udostępniania linii kolejowych, z tego: / Revenues from providing access to railway lines, including:	2 468,3	2 437	31,2	98,7%
Przewoźnicy towarów / Rail freight operators	1 423,1	1 421,3	1,9	99,9%
Przewoźnicy pasażerów / Passenger transport operators	1 045,1	1 015,8	29,4	97,2%
Środki publiczne na utrzymanie i remonty / Public funds for maintenance and repairs	1 542,8	1 452,9	89,9	94,2%
Przychody ze sprzedaży pozostałych usług / Revenues from the sale of other services	137,2	136,3	0,9	99,3%
Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby / Costs of manufacturing goods for internal use	8	7,7	0,3	96,3%
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów / Revenues from the sale of goods and materials	215	217	-2	100,9%

W 2013 roku, w porównaniu do 2012 roku, spółka osiągnęła wyższe o 120,3 mln zł przychody z działalności operacyjnej, co zasadniczo wynikało z utrzymania wyższych o 89,9 mln zł środków publicznych na utrzymanie i remonty oraz wzrostu przychodów z udostępniania linii kolejowych o 31,3 mln zł.

In 2013, as compared to 2012, the company achieved 120.3 million PLN higher operating revenues which resulted from 89.9 million PLN higher subsidies for maintenance activities and repairs and 31.3 million PLN higher revenues from providing access to railway lines.

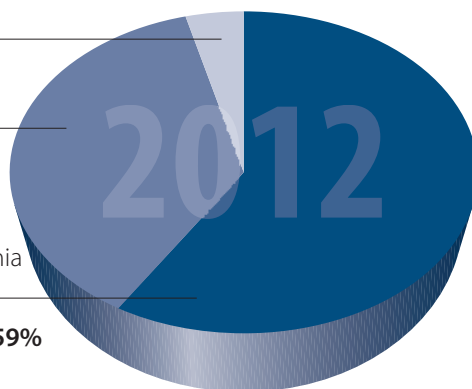


Struktura przychodów w 2012 i 2013 r.  
Revenues structure in 2012 and 2013

inne / other **4%**

środki publiczne na utrzymanie i remonty  
public funds for maintenance and repairs  
**37%**

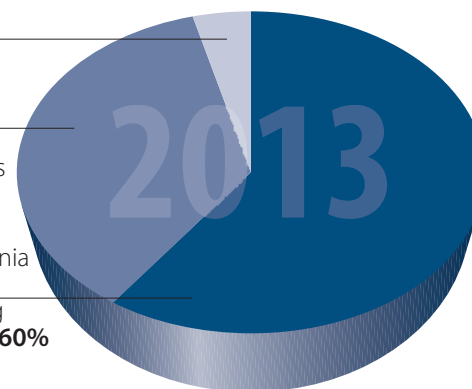
przychody z udostępniania linii kolejowych  
revenues from providing access to railway lines – **59%**



inne / other **4%**

środki publiczne na utrzymanie i remonty  
public funds for maintenance and repairs  
**36%**

przychody z udostępniania linii kolejowych  
revenues from providing access to railway lines – **60%**



Odnotowane w analizowanym okresie sprawozdawczym przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych stanowiły 101,3% przychodów 2012 roku, jest to w głównej mierze efekt wzrostu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich oraz towarowych.

Głównym źródłem wyższych przychodów ze sprzedaży z pozostałych usług są większe w stosunku do 2012 roku wpływy z tytułu dzierżawy oraz zamówień na zgrzewanie szyn.

W porównaniu do 2012 roku odnotowano niższe o 122,2 mln zł (tj. o 2,4%) koszty działalności operacyjnej ogółem.

Revenues from providing access to railway lines recorded in the analysed reporting period constituted 101.3% of revenues in 2012, which to a great extent results from higher rates for the access to railway infrastructure for passenger and freight trains.

The main source of higher revenues from the sale of other services is higher than in 2012 revenues from lease and orders for rail welding.

As compared to 2012, the total operating expenses decreased by 122.2 million PLN (i.e. by 2.4%).

Koszty działalności operacyjnej w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Operating expenses in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Koszty działalności operacyjnej / Operating expenses	5 083,9	4 961,8	-122,2	97,6%
Amortyzacja / Depreciation	946,9	853,4	-93,5	90,1%
Zużycie materiałów i energii / Materials and energy consumption	510	472,6	-37,4	92,7%
Usługi obce / Outsourced services	1 274,2	1 189,8	-84,4	93,4%
Podatki i opłaty / Taxes and fees	65,1	67,8	2,7	104,2%
Wynagrodzenia / Salaries and wages	1 776,2	1 838,5	62,2	103,5%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia / Social insurance and other benefits	443,7	507,6	63,8	114,4%
Pozostałe koszty rodzajowe / Other costs by type	33,8	32,2	-1,7	95%
Wartość sprzedanych materiałów i towarów / Value of goods and materials sold	33,9	0	-33,9	-

Odnotowany spadek kosztów w porównaniu do 2012 roku dotyczył wszystkich rodzajów kosztów, z wyjątkiem wynagrodzeń, ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń oraz podatków i opłat. Źródłem obniżenia kosztów były:

- niższa wartość naliczonej amortyzacji w wyniku weryfikacji stawek amortyzacji bilansowej;
- niższe koszty materiałów, energii oraz kosztów usług obcych, głównie w wyniku mniejszej realizacji prac remontowych, wdrożenia programu restrukturyzacyjnego i wynikających z tego oszczędności (centralizacja zakupów i wynegocjowanie korzystniejszych warunków niektórych umów, w tym niższych cen jednostkowych), poniesienia w 2012 kosztów związanych z EURO 2012;
- niższe pozostałe koszty rodzajowe w wyniku wynegocjowania

The decrease in expenses as compared to 2012 was related to all types of expenses, except for salaries and wages, social insurance and other benefits and taxes and fees. The expenses were lower because of:

- a lower amount of depreciation due to a performed review of book depreciation rates;
- lower costs of materials, energy and outsourced services, mainly because of
- a lower volume of repairs, the implementation of a restructuring programme and savings resulting from it (centralisation of purchases, better conditions under selected contracts, including unit prices), incurring costs related to EURO 2012 in 2012.
- lower other costs by type resulting from negotiating lower individ-



niższych składek z tytułu ubezpieczeń osobowych i majątkowych a także ograniczenia kosztów podróży służbowych oraz wydatków na reklamę;

- niższa wartość sprzedanych materiałów, w związku ze zmianą polityki rachunkowości dot. rozliczania sprzedaży materiałów odzyskanych przy modernizacji infrastruktury kolejowej powodującej zmianę ich ewidencji na konto odpisów aktualizujących, co skutkowało brakiem w 2013 roku wspomnianych kosztów.

W 2013 roku, w stosunku do wykonania 2012 r., odnotowany wzrost pozostałych przychodów operacyjnych jest głównie efektem dokonanych przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wpłat, z tytułu zawartej w 21.01.2013 r. ugody, które wpłynęły na rozwiązanie odpisów aktualizujących należność główną.

W badanym roku obrotowym, w porównaniu do wykonania 2012 roku, pozostałe koszty operacyjne uległy zmniejszeniu zasadniczo w wyniku niższego poziomu utworzonych rezerw (w 2012 roku utworzono rezerwy na odprawy jednorazowe oraz odprawy z ustawy z 2003 roku w ramach Programu Dobrowolnych Odejść), a także niższych kosztów usuwania skutków wypadków kolejowych.

Odnotowany spadek przychodów finansowych wynikał głównie z wystąpienia w 2013 roku nadwyżki ujemnych różnic kursowych nad dodatnimi, podczas gdy w 2012 roku występowała nadwyżka różnic kursowych dodatnich nad ujemnymi.

W porównaniu do 2012 roku wyższe koszty finansowe związane były przede wszystkim z ujemnymi różnicami kursowymi, utworzonymi rezerwami na odsetki oraz odsetkami od zaciągniętego w badanym roku obrotowym kredytu odnawialnego na kwotę 400 mln zł.

ual social premiums and property insurance as well as reduced expenses related to business travels and advertising;

- a lower value of materials sold resulted from changing the accounting policy regarding the settlement of the sale of materials recycled during railway infrastructure upgrades as a result of which their classification changed to allowance account, and therefore they were not included in the said expenses in 2013.

In 2013, as compared to 2012, the increase in other operating expenses mainly resulted from payments made by Przewozy Regionalne Sp. z o.o. in relation to the settlement concluded on 21 January 2013, which influenced the reversal of principal impairment losses.

In the financial year analysed, as compared to 2012, other operating expenses significantly fell as a result of lower provisions established (in 2012, provisions for one-off redundancy pays and provisions under the Act of 2003 as part of the Voluntarily Redundancy Programme were established) and lower costs of eliminating the consequences of railway accidents.

The decrease in financial revenues mainly resulted from an exchange loss in 2013, while in 2012 there was an exchange profit recorded.

As against 2012, higher financial expenses were mainly attributable to an exchange loss, provisions for interest, and interest on the revolving loan incurred in the financial year analysed amounting to 400 million PLN.

### 3.4. Majątek

Najwyższą pozycją aktywów trwałych w spółce są rzeczowe aktywa trwałe. W ciągu 2013 roku nastąpił wzrost rzeczowego majątku trwałego o 17,7%, głównie w wyniku modernizacji infrastruktury kolejowej.

Dominujący udział w strukturze rzeczowych środków trwałych nadal stanowiły budynki, lokale, obiekty inżynierii lądowej i wodnej, pomimo spadku ich udziału o 2% w porównaniu do 2012 roku. Jednocześnie w ciągu roku obrotowego 2013 nastąpił wzrost udziału gruntów o 0,3% oraz środków trwałych w budowie o 0,5% w omawianej strukturze.

### 3.4. Assets

The most important item of the company's non-current assets are tangible non-current assets. In 2013, tangible non-current assets rose by 17.7%, mainly because of railway infrastructure upgrades.

Buildings, premises, civil and water engineering structures dominated the structure of the property, plant and equipment item dominated in the structure of tangible non-current assets, although their share decreased by 2% in 2012. At the same time, during the financial year 2013, land and work in progress increased their share in the structure mentioned by 0.3% and 0.5%, respectively.

Rzeczowe aktywa trwałe w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Tangible non-current assets in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Aktywa trwałe / Non-current assets	32 618	27 742,6	4 875,4	85,1%
Wartości niematerialne i prawne, z tego: / Intangible assets, including:	13,1	17,3	-4,2	132,2%
Inne wartości niematerialne i prawne / Other intangible assets	13,1	17,3	-4,2	132,2%
Rzeczowe aktywa trwałe, z tego: / Tangible non-current assets, including:	32 487,3	27 609,7	4 877,5	85%
Środki trwałe, z tego: / Property, plant and equipment, including:	22 608,7	19 436,8	3 171,9	86%
grunty, w tym: / land, including:	3 121,1	2 533,7	587,4	81,2%
prawo użytkowania wieczystego gruntów / right of perpetual usufruct of land	3 092,6	2 505,7	586,9	81%
budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej / buildings, premises, civil and water engineering structures	18 945,7	16 451,3	2 494,4	86,8%
urządzenia techniczne i maszyny / technical equipment and machinery	476,4	385,3	91,1	80,9%
środki transportu / vehicles	58,1	59,7	-1,6	102,7%
inne środki trwałe / other fixed assets	7,3	6,8	0,5	92,8%
Środki trwałe w budowie / Work in progress	9 759,6	8 034,6	1 724,9	82,3%
Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie / Advance payments for work in progress	119	138,3	-19,3	116,2%

### 3.4. Dofinansowanie

W 2013 roku podobnie jak w latach ubiegłych PKP PLK otrzymała dofinansowanie do bieżącej działalności oraz na działalność inwestycyjną. Spółka otrzymała dotację budżetową na utrzymania i remonty infrastruktury kolejowej w celu zrekompensowania obniżek stawek za dostęp licencjonowanym przewoźnikom do infrastruktury kolejowej.

Otrzymane środki z Funduszu Kolejowego są przyznawane na mocy corocznie zatwierdzanego „Programu rzeczowego – finansowego wykorzystania środków z Funduszu Kolejowego”. Wykorzystanie wspomnianego dofinansowania zmniejsza poziom kosztów wykorzystywanych do kalkulacji stawek dostępu, dzięki czemu następuje obniżenie wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Dotacja celowa (określona w ustawie o finansach publicznych z dn. 30 czerwca 2005 r.) na pomoc techniczną do projektów Programu

### 3.4. Subsidies

In 2013, as in the preceding years, PKP PLK was granted subsidies for ongoing operation and investment activities. The company received a state subsidy for maintenance and repairs of railway infrastructure as a compensation for reducing rates for using railway infrastructure paid by licensed operators.

Financing from the Railway Fund is granted on the basis of the “Material and financial programme of the use of financial means from the Railway Fund” that is approved annually. The use of the mentioned financing method decreases the level of expenses used for the calculation of access rates and is the reason why fees for the use of railway infrastructure are lowered.

A designated subsidy (defined in the Act of 30 June 2005 on public finance) for technical support for projects under the Operational

Wykorzystanie krajowych środków publicznych w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Use of domestic state funds in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Dotacja budżetowa na utrzymanie i remonty / State aid for maintenance and repair activities	1 192,1	1 198,5	6,5	100,5%
Dotacja na pomoc techniczną POIiŚ / OPI&E subsidy for technical support	45,6	38,6	-7	84,6%
Fundusz Kolejowy część „B” – remonty i utrzymanie / Railway Fund part “B” – repairs and maintenance	168	208,8	40,8	124,3%
Rekompensata z tyt. normalizacji rachunkowości / Compensation for accounting standardisation	32,7	31,9	-0,8	97,5%
Fundusz Kolejowy część „E” – wydatki bieżące / Railway Fund part “E” – running expenses	14,5	65	50,5	447%
Fundusz Kolejowy część „A” – inwestycje / Railway Fund part “A” – investments	232,1	175	-57,1	75,4%
Dotacja budżetowa na inwestycje, w tym: / State subsidy for investments, including:	859,7	407,2	-452,5	47,4%
Dotacja budżetowa na modernizację linii kolejowych o znaczeniu państwowym / State subsidy for the upgrade of railway lines of national significance	859,2	406,9	-452,2	47,4%
Dotacje od jednostek samorządowych / Subsidies from local governments	0	0,1	0	368,8%
Inne dotacje / Other subsidies	1,6	3	1,4	188,7%
Razem krajowe środki publiczne / Total national public funds	2 546,3	2 128	-418,3	83,6%



Operacyjnego Infrastruktury i Środowiska ma na celu realizację zadań finansowanych z udziałem środków pochodzących z funduszy strukturalnych UE.

Spółka otrzymuje również dotacje na działalność inwestycyjną. Wśród nich można wymienić dotację inwestycyjną oraz środki z Funduszu Kolejowego otrzymane na mocy ustawy budżetowej. Otrzymana dotacja budżetowa ma na celu przebudowę i modernizację dworców kolejowych.

W 2013 roku spółka inwestowała również w środki pochodzące z UE na zadania realizowane w ramach budżetu Programu Operacyjnego Infrastruktury i Środowiska oraz Regionalnych Programów Operacyjnych w latach 2007–2013.

W tabeli przedstawiono wykorzystanie krajowych środków publicznych na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej oraz inwestycje w latach 2012–2013.

Programme “Infrastructure and Environment” is aimed at the implementation of tasks involving financing from EU structural funds.

The company also receives subsidies for investment activities. Among them, there are an investment subsidy and financing from the Railway Fund granted on the basis of the budget act. The state subsidy aims at the conversion and upgrade of railway stations.

In 2013, the company also invested in EU funds for tasks carried out as part of the budget of the Operational Programme “Infrastructure and Environment” in the years 2007–2013

The table presents the use of domestic state funds for the maintenance and repairs of railway infrastructure and investments in the years 2012–2013.



### 3.5. Inwestycje

Spółka zrealizowała rekordowe nakłady inwestycyjne w kwocie 5 312 mln zł. Dominującymi pozycjami wśród zrealizowanych zadań były: budownictwo inwestycyjne, w tym głównie modernizacja linii kolejowych.

W dalszej części sprawozdania dane prezentowane są bez robót w toku z uwagi na fakt, że nie mają one określonego źródła finansowania.

Grudzień 2013 roku był pierwszym miesiącem w dotychczasowej działalności PKP PLK, w którym wydano ponad 1 mld złotych na inwestycje.

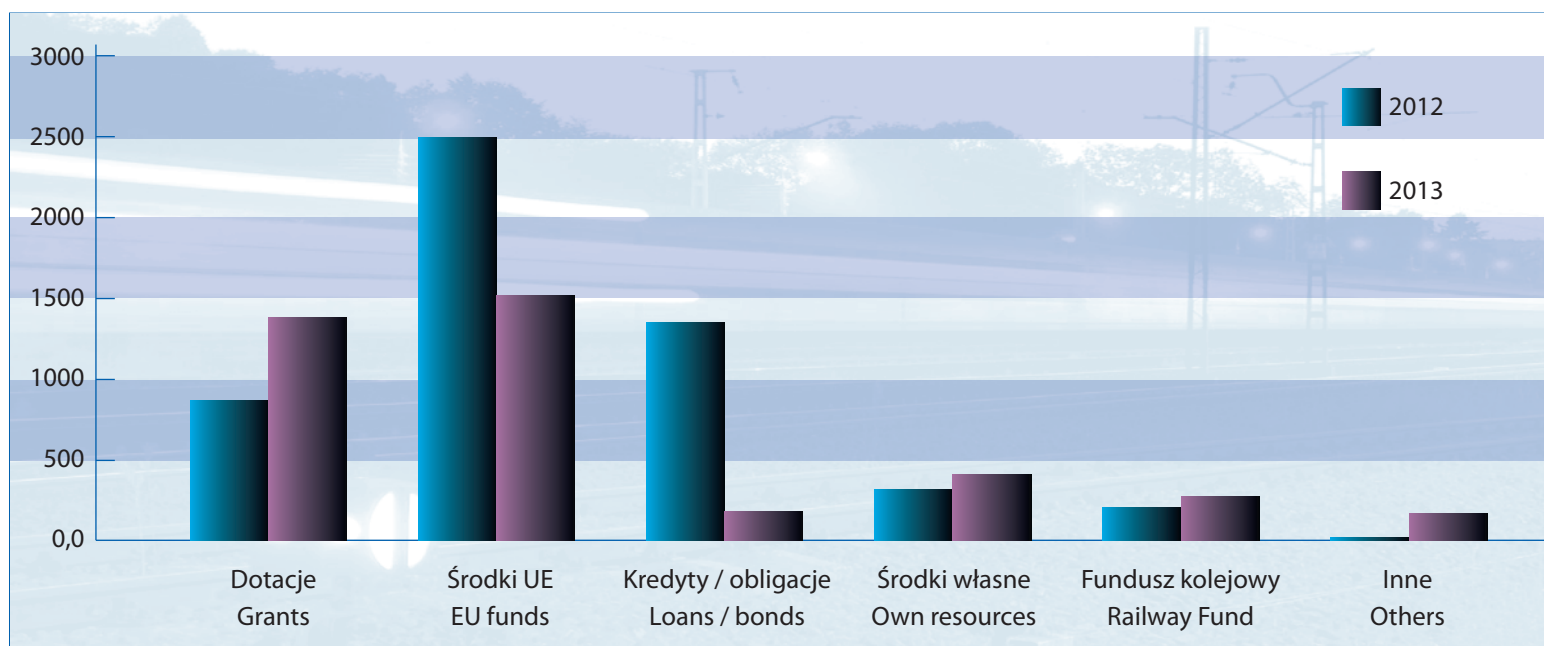
### 3.5. Investments

The company recorded a record capital expenditure in the amount of 5,312 million PLN. The highest share in the tasks implemented was attributable to construction projects, in particular to the upgrade of railway lines.

In the following part of the financial statement, the figures presented do not include work in progress, due to the fact that the financing source is not determined.

December 2013 was the first month in the history of PKP PLK in which over 1 billion PLN was spent on investments.

Źródła finansowania inwestycji w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Investment financing sources in the years 2012–2013 (in million PLN)





Wykonanie rzeczowe inwestycji w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Investment implementation in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change
			2013–2012
Modernizacja toru (naprawa nawierzchni olejowej, podtorza, szyn OC) Track upgrade (repair of railroad surface, railroad bed and OC rails)	939,7	1 295,563	355,9
Zabudowa rozjazdów / Crossover development	481	789	308
Obiekty inżynieryjne, w tym: / Civil engineering, including:			0
Mosty / Bridges	61	98	37
Wiadukty / Flyovers	77	116	39
Przepusty / Culverts	316	394	78
Tunele liniowe / Railway tunnels	1	3	2
Perony / Platforms	113	142	29
Sieć trakcyjna / Overhead system	413,3	720,7	307,3
Podstacje trakcyjne i kabiny sekcyjne / Traction substations and sectioning cabinets	1	12	11
Zabudowa LPN / Auxiliary line development	70,2	54,3	-15,8
Przejazdy kolejowe (nawierzchnia) / Level crossings (surface)	239	259	20
Zabudowa urządzeń srk, w tym: / Rail traffic control devices development, including:			0
Urządzenia SSP / Automatic crossing signaling devices	94	75	-19
Zmiana kategorii / Upgrade	20	45	25
Telewizja użytkowa na przejazdach / CCTV at level crossings	101	54	-47
Zabudowa SBL / Development of automatic block system	43	102	59
Napędy zwrotnicowe / Point machines	466	929	463
Obiekty kubaturowe / Buildings	26	2	-24
Wiaty peronowe / Platform shelters	133	145	12

### 3.7. Zatrudnienie

Przeciętne zatrudnienie w etatach w PKP PLK w 2013 roku kształtowało się na poziomie 38 469 i w porównaniu do 2012 roku było niższe o 932 etaty (tj. 2,4%), zaś stan zatrudnienia w osobach na 31 grudnia 2013 roku wynosił 37 611 i zmniejszył się o 1 038 osób (tj. 2,7%).

Główną przyczyną zmniejszenia stanu zatrudnienia było uruchomienie Programu Dobrowolnych Odejść w IV kwartale 2013 roku.

### 3.7. Employment

In 2013, the average employment in PKP PLK was at the level of 38,469 full-time job positions, which was 932 fewer than in 2012 (i.e. 2.4%), while the number of people employed as at 31 December 2013 was 37,611 and decreased by 1,038 (i.e. 2.7%).

The lower number of people employed resulted from the launch of a Voluntary Redundancy Programme in Q4 2013.

### 3.8. Najważniejsze wydarzenia

#### Luty

Podpisanie pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a Ministrem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej umowy o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej w kwocie 1 230,5 mln zł.

#### Marzec

Zakończenie modernizacji linii kolejowej z Krakowa do Wieliczki. Inwestycja była warta 216 mln złotych.

#### Kwiecień

Zakończenie modernizacji linii kolejowej z Lublina do Lubartowa. Realizacja tego projektu umożliwiła wznowienie przewozów pasażerskich zawieszonych w 2000 roku. Czas przejazdu na tym odcinku trwa niewiele ponad 30 minut.

#### Maj

Otwarcie nowej linii kolejowej do portu lotniczego Szczecin – Goleńców i zmodernizowanie trasy do Kołobrzegu. Dzięki temu można dojechać na lotnisko ze Szczecina w 40 minut, a z Kołobrzegu w 90 minut.

Inauguracja IX edycji kampanii „Bezpieczny przejazd”. PKP PLK kontynuowała prowadzenie kampanii społecznej Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj!” realizując projekty mające służyć dotarciu do jak największego grona odbiorców i poprawie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Ogłoszenie 30 maja 2013 roku wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości stwierdzającego naruszenie Dyrektywy 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. Trybunał stwierdził, że opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury powinny być ustalone po kosztach, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami i do których nie można zaliczać kosztów utrzymania infrastruktury, sygnalizacji, prowadzenia ruchu i amortyzacji w części niezwiązanej z rzeczywistym zużyciem infrastruktury oraz całości kosztów pośrednich i finansowych. Konsekwencją orzeczenia była konieczność opracowania przez PLK nowego „Cennika stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury” uwzględniającego postanowienia Trybunału.

#### Czerwiec

Oddanie do użytku kolejowej obwodnicy Czerwieńska, z której korzystają pociągi na trasie z Zielonej Góry do Poznania. Dzięki temu czas przejazdu skrócił się o pół godziny. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zmodernizowały trasę Zbąszynek – Czerwieńsk oraz zbudowały kolejową łącznicę Pomorsko – Przylep omijającą stację Czerwieńsk.

Nawiązanie współpracy PKP PLK z Akademią Obrony Narodowej w zakresie szkoleń z bezpieczeństwa. Nowe doświadczenia z zakresu

### 3.8. Main events

#### February

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy concluded an agreement on granting public subsidies for the costs of repairs and maintenance of railway infrastructure in an amount of 1,230.5 million PLN.

#### March

The upgrade of the railway line from Kraków to Wieliczka was completed. The investment amounted to 216 million PLN.

#### April

The upgrade of the railway line from Lublin to Lubartów was completed. Thanks to the project, passenger transport suspended in 2000 was relaunched. The travel time on the section takes little more than 30 minutes.

#### May

A new railway line to the Szczecin-Goleniów airport was opened and the railway line to Kołobrzeg was upgraded. As a result, it is now possible to reach the airport within 40 minutes when starting from Szczecin, and within 90 minutes when starting from Kołobrzeg.

The 9<sup>th</sup> edition of the “Bezpieczny przejazd” [Engl.: Safe crossing] was initiated. PKP PLK continued the social campaign “Safe crossing – Stop and Live!”, carrying out projects aimed at reaching as many recipients as possible and improving the safety at rail and road crossings.

On 30 May 2013, the verdict of the European Court of Justice was announced in which the Court recognised the violation of Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity. The Court stated that the fees for minimum access to infrastructure should correspond to costs directly resulted from carrying-out railway transport services and that these costs should not include expenses related to the maintenance of infrastructure, signaling, traffic management, depreciation in the scope not related to the factual tear and wear of infrastructure and total indirect and financial expenses. As a consequence of the verdict, it was necessary to prepare a new “List of unit prices for using infrastructure” that would consider the Court’s decision.

#### June

A railway bypass of Czerwieńsk was opened; it is used by trains going from Zielona Góra to Poznań. Thanks to this, the travel time is 30 minutes shorter. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. upgraded the Zbąszynek – Czerwieńsk route and constructed a rail link between Pomorsko and Przylep, bypassing the station in Czerwieńsk.

PKP PLK started its cooperation with the National Defence Academy in the scope of safety and security trainings. New experiences in the area of emergency management – this was the purpose of training for the



zarządzania kryzysowego – taki był cel szkoleń dla pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych. Zakres szkoleń obejmował zarządzanie kryzysowe w czasie wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji szczególnych na liniach i obszarach kolejowych. Akademia Obrony Narodowej wesprze działania edukacyjne spółki.

### Lipiec

Skrócenie czasu podróży pociągiem z Poznania do Gniezna o 20 minut – to efekt prac modernizacyjnych przeprowadzonych na tej trasie w 2012 i 2013 roku. Od 15 grudnia 2013 roku pociągi na tej trasie mogą kursować z prędkością 150 km/h.

Rada Ministrów zdecydowała w lipcu 2013 roku o zmniejszeniu w ramach nowelizacji ustawy budżetowej na 2013 rok o 1 mld zł dotacji budżetowej na realizację projektów inwestycyjnych PKP PLK.

Skrócenie o kilkanaście minut czasu przejazdu pociągów na linii kolejowej Olsztyn – Szczytno, dzięki pracom modernizacyjnym, które od czerwca pozwoliły podnieść prędkość pociągów z 70 do 100 km/h. Dotychczas najszybszy pociąg pokonywał tę trasę w około 50 minut, obecnie podróż trwa 38 minut.

### Sierpień

Zakończenie prac remontowych na podmiejskiej części mostu średnicowego w Warszawie. Każdego dnia po zmodernizowanych torach jeździ ponad pół tysiąca pociągów. Wykonane prace pozwoliły na przywrócenie prędkości eksploatacyjnej pociągów, jaka obowiązuje na całej trasie Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia. Prędkość pociągów na moście wzrosła z 40 km/h do 60 km/h. Zakończone prace to pierwsza część remontu obiektu. W kolejnym etapie, planowanym na wiosnę 2014 roku, pracami zostaną objęte tory na linii dalekobieżnej.

### Wrzesień

Zakończenie modernizacji peronów na stacji w Katowicach. Perony zyskały zadaszenie, nową nawierzchnię, ławki, tablice informacyjne i szereg innych elementów służących pasażerom.

### Listopad

Wydanie dla PKP PLK pierwszego w historii polskiej kolei zezwolenia dla Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami ETCS (European Train Control System) na odcinku od Grodziska Mazowieckiego do Zawiercia. Dla PLK jest to kolejny etap podnoszenia poziomu bezpieczeństwa i prędkości na sieci kolejowej. Wydane zezwolenie umożliwi od grudnia 2014 uwzględnienie w rozkładzie jazdy prędkości 200 km/h.

Powrót pociągów na odnowioną trasę Jelenia Góra – Szklarska Poręba. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zakończyły podstawowe prace przy modernizacji odcinka linii Jelenia Góra – Szklarska Poręba. Inwestycja z RPO województwa dolnośląskiego znacząco poprawiła trasę oraz obsługę podróżnych.

employees of PKP Polskie Linie Kolejowe. Trainings covered management in case of emergency in the area of railway lines and premises. The National Defence Academy will support the company's additional educational activities.

### July

The travel time from Poznań to Gniezno shortened by 20 minutes – this is the effect of upgrade works carried out on the line in 2012 and 2013. Since 15 December 2013, trains are enabled to travel at a speed rate of 150 km/h on the line.

In July 2013, the Council of Ministers made the decision to reduce the state subsidy for PKP PLK's investment projects by 1 billion PLN as part of an Amendment to the 2013 Budget Act.

The travel time on the Olsztyn – Szczytno route shortened by over 10 minutes as a result of upgrade works which made it possible to increase the trains' speed from 70 km/h to 100 km/h since June. Up until that point, the fastest train covered the distance within approx. 50 minutes, nowadays, it takes 38 minutes.

### August

The upgrade works on the railway line for commuter trains on the cross-city railway bridge in Warsaw were completed. Over 500 trains use the upgraded line on a daily basis. The works carried out made it possible to re-introduce the operating speed that is applicable on the entire route from Warszawa Zachodnia to Warszawa Wschodnia. The trains' speed on the bridge increased from 40 km/h to 60 km/h. The works performed are the first stage of the upgrade of the bridge. The next stage which is planned for the spring of 2014 will include works carried out on the line used by long-distance trains.

### September

The upgrade of platforms at the Katowice railway station was completed. Platform shelters, new surfaces, benches, passenger information displays and numerous other elements that are useful to passengers were mounted.

### November

The first permission for the European Train Control System (ETCS) on the section from Grodzisk Mazowiecki to Zawiercie was granted to PKP PLK. For PLK, it is another step in enhancing the safety of railway network and increasing train speed. Thanks to the permission, it will be possible to consider a 200 km/h speed limit in the timetable introduced in December 2014.

Trains returned to the upgraded line from Jelenia Góra to Szklarska Poręba. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. completed core upgrade works on the Jelenia Góra – Szklarska Poręba section. The investment financed as part of the Regional Operational Programme improved the condition of the line and passenger service.



### Listopad/Grudzień

Przygotowanie przez PLK aplikacji umożliwiającej wydrukowanie z Internetu sieciowego rozkładu jazdy w formacie PDF. Podróżni mogą z Portalu Pasażera na [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) wybrać i ściągnąć sieciowy rozkład jazdy, a także tabele z rozkładem dla każdej stacji w Polsce..

### Grudzień

Przejęcie zarządzania informacją pasażerską na sieci kolejowej przez PLK. Dzięki temu informacje dla pasażerów w całej Polsce są już ujednolicone i czytelne.

Zrealizowanie inwestycji na trasie Warszawa – Kraków obejmującej przebudowę układu torowego w stacji Tunel i poprawę obsługi podróżnych oraz zakończenie rewitalizacji linii kolejowej Warszawa – Kraków, na odcinku Kozłów – Tunel.

Zatwierdzenie przez Prezesa UTK w dniu 8 listopada 2013 roku złożonego przez PLK projektu nowego „Cennika stawek opłat jednostkowych za dostęp do infrastruktury” na rozkład jazdy pociągów 2013/2014, uwzględniającego wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z maja 2013 roku. Cennik zaczął obowiązywać od 15 grudnia 2013 roku. W następstwie wprowadzenia nowych zasad ustalania stawek jednostkowych średnie stawki dostępu uległy obniżeniu o 20,4 %.

### November/December

PLK developed an application that prints out network timetable in PDF format. On the [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) website, passengers may select and download a network timetable or tables with timetables for all railway stations in Poland.

### December

PLK took over the passenger information management on the railway network. As a result, information in entire Poland is unified and clear.

The investment of the Warsaw – Cracow line including conversion of the track system at the Tunel station and enhancement of passenger service was carried out and the Warsaw to Cracow line on the section of Kozłów – Tunel was upgraded.

On 8 November 2013, the President of the Office of Rail Transport approved a new draft “List of unit prices for access to infrastructure” for the timetable 2013/2014, considering the judgment of the European Court of Justice of May 2013. The price list came into force on 15 December 2013. As a consequence of applying new principles of unit price determination, average unit prices fell by 20.4%.





 **PKP cargo**  
LOGISTICS

ES 64 F4 - 154

ES 64 F4 - 154  
140 km/h

140 km/h  
LZB: 189 154-8



## ■ 4. PKP CARGO

www.pkp-cargo.pl

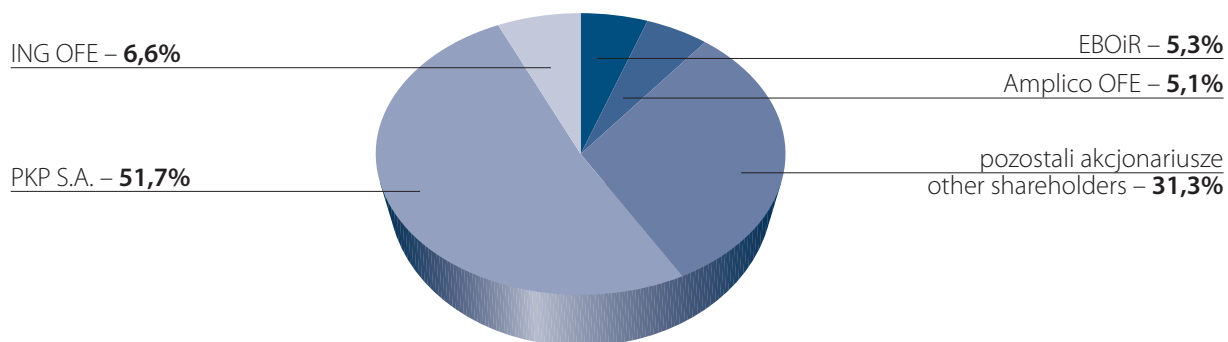
### 4.1. O firmie

PKP CARGO powstała na mocy artykułu 14 ustawy z 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Została zawiązana aktem notarialnym z 17 lipca 2001 roku. PKP CARGO wraz z pozostałymi spółkami wchodzącymi w skład Grupy PKP CARGO, poza realizacją usługi transportu kolejowego towarów, oferuje swoim klientom usługi dodatkowe obejmujące usługi intermodalne, spedycję (krajową i międzynarodową), terminale (przeładunek i przechowywanie towarów na styku torów szeroko- i normalnotorowych na wschodniej granicy Polski, a także w innych kluczowych lokalizacjach w Polsce) oraz usługi bocznicowe. Ponadto Grupa PKP CARGO zajmuje się utrzymaniem i naprawami taboru.

Grupa PKP CARGO jest największym operatorem kolejowym przewozów towarowych w Polsce (według danych Urzędu Transportu Kolejowego) i drugim największym operatorem kolejowych przewozów towarowych w Unii Europejskiej pod względem pracy przewozowej w 2012 roku (według danych Eurostatu). Grupa poszerza zasięg geograficzny swojej działalności, zdobywając kolejne certyfikaty bezpieczeństwa umożliwiające świadczenie samodzielnych usług transportu kolejowego na terytorium danego państwa. Obecnie Grupa posiada takie certyfikaty w Czechach, Słowacji, Niemczech, Austrii, Belgii, Holandii oraz na Węgrzech.

Bezprecedensowym w historii Grupy PKP CARGO wydarzeniem był debiut PKP CARGO na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie 30 października 2013 roku. Oferta publiczna spółki wyniosła 1,4 mld zł i była pierwszą z sukcesem uplasowaną ofertą akcji narodowego kolejowego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej. Cena akcji spółki na debiucie wyniosła 80,20 zł i był to wzrost w stosunku do ceny sprzedaży w ofercie publicznej o ok. 18%.

Proces IPO zmienił strukturę akcjonariatu PKP CARGO, a jej stan na koniec grudnia przedstawia poniższy wykres.



## ■ 4. PKP CARGO

www.pkp-cargo.pl

### 4.1. About the company

PKP CARGO was established on the basis of Article 14 of the 8 September 2000 Act on the commercialisation, restructuring and privatisation of the Polskie Koleje Państwowe [Engl.: Polish State Railways] state enterprise. It was formed by the means of a notarial deed of 17 July 2001. Besides carrying out freight railway transport, PKP CARGO and other PKP CARGO Group companies provide their customers with additional services covering intermodal services, freight forwarding (domestic and international), terminals (trans-loading and storing goods at the junctions of broad and standard-gauge tracks on Poland's eastern border and in other key locations around the country) and siding services. Moreover, the PKP CARGO Group deals with rolling stock maintenance and repairs.

The PKP CARGO Group is the biggest rail freight operator in Poland (according to the data of the Office of Rail Transport) and the second largest rail freight operator in the European Union in terms of transport performance in 2012 (according to Eurostat). The company is expanding its activity geographically by obtaining security certifications which enables it to provide independent railway transport services on the territory of a given country. Nowadays, the company holds such certifications in the Czech Republic, Slovakia, Germany, Austria, Belgium, the Netherlands and Hungary.

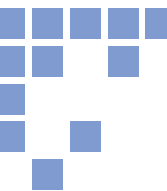
An unprecedented event in the history of the PKP CARGO Group was its debut on the Warsaw Stock Exchange on 30 October 2013. The public offering of the company amounted to 1.4 billion PLN and was the first successful offer of shares of a national rail freight operator in the European Union. The debut price of its shares was equal to 80.20 PLN and increased by 18% in relation to the public offering price on its debut day.

The IPO process changed the structure of the PKP CARGO ownership which is presented as at the end of December in the chart below.



## 4.2. Władze spółki

## 4.2. Company's management



**Adam Purwin**  
Prezes Zarządu  
President of the Management Board

### Zarząd

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

### Rada Nadzorcza

- |  |                             |
|--|-----------------------------|
| <b>Jakub Karnowski</b><br>– Przewodniczący     | <b>Jacek Leonkiewicz</b>    |
| <b>Piotr Ciżkowicz</b><br>– Wiceprzewodniczący | <b>Marek Podskalny</b>      |
| <b>Jarosław Pawłowski</b>                      | <b>Łukasz Górnicki</b>      |
| <b>Krzysztof Czarnota</b>                      | <b>Konrad Anuszkiewicz</b>  |
| <b>Kazimierz Jamrozik</b>                      | <b>Stanisław Knaflewski</b> |
|  | <b>Paweł Ruka</b>           |

### Management Board

- Adam Purwin**  
– President of the Management Board
- Jacek Neska**  
– Member of the Management Board for Commercial Matters
- Wojciech Derda**  
– Member of the Management Board for Operation
- Łukasz Hadyś**  
– Member of the Management Board for Financial Matters
- Dariusz Browarek**  
– Employee Representative in the Company's Management Board

### Supervisory Board

- |  |                             |
|--|-----------------------------|
| <b>Jakub Karnowski</b><br>– Chairperson      | <b>Jacek Leonkiewicz</b>    |
| <b>Piotr Ciżkowicz</b><br>– Vice-Chairperson | <b>Marek Podskalny</b>      |
| <b>Jarosław Pawłowski</b>                    | <b>Łukasz Górnicki</b>      |
| <b>Krzysztof Czarnota</b>                    | <b>Konrad Anuszkiewicz</b>  |
| <b>Kazimierz Jamrozik</b>                    | <b>Stanisław Knaflewski</b> |
|  | <b>Paweł Ruka</b>           |

### 4.3. Finanse

PKP CARGO w 2013 wypracowała zysk netto w wysokości 94,1 mln zł, który był niższy od zysku z roku poprzedniego o 162,1 mln zł.

### 4.3. Financial standing

In 2013, PKP CARGO recorded a net profit in the amount of 94.1 million PLN that was 162.1 million PLN lower than the profit in the preceding year.

Sprawozdanie z całkowitych dochodów za lata 2012–2013 (w mln zł) sporządzone według MSR/MSSF  
Total income statement for the years 2012–2013 (in million PLN) drawn up in compliance with IAS/IFRS

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody z działalności operacyjnej / <b>Income from operating activities</b>	4 617,4	4 287,5	-329,9	-7,1%
Koszty działalności operacyjnej / <b>Operating expenses</b>	4 293,6	4 180,1	-113,5	-2,6%
EBIT / <b>EBIT</b>	323,8	107,5	-216,4	-66,8%
EBITDA / <b>EBITDA</b>	707,3	468,3	-239	-33,8%
Marża EBITDA / <b>EBITDA margin</b>	15,3%	10,9%	-	-
Przychody finansowe / <b>Financial revenues</b>	71,9	45,8	-26,2	-36,4%
Koszty finansowe / <b>Financial expenses</b>	57,6	38,3	-19,4	-33,6%
Zysk przed opodatkowaniem / <b>Profit before tax</b>	338,1	114,9	-223,2	-66%
Podatek dochodowy / <b>Income tax</b>	82	20,9	-61,1	-74,6%
Zysk netto / <b>Net profit</b>	256,1	94,1	-162,1	-63,3%
Rentowność netto / <b>Net profitability</b>	5,5%	2,2%	-	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy / <b>Other total income not reclassified in the financial results</b>	-37,9	13,4	51,4	-135,4%
Suma całkowitych dochodów / <b>Other total income not reclassified in the financial results</b>	218,2	107,5	-110,7	-50,7%

W 2013 roku PKP CARGO z działalności operacyjnej uzyskała zysk na poziomie 107,5 mln zł i był to spadek w stosunku do 2012 roku o 216,4 mln zł. Wynika to z większego spadku przychodów z działalności operacyjnej o 329,9 mln zł (tj. o 7,1%) niż spadku kosztów działalności operacyjnej o 113,5 mln zł (tj. 2,6%). Spadek przychodów z działalności operacyjnej wynikał głównie ze spadku przewiezionego masy towarów oraz niższej ceny przewoźnego na 1 tkm w efekcie wzrostu średniej odległości przewozów (taryfa degresywna).

Nieproporcjonalny spadek kosztów działalności operacyjnej w stosunku do przychodów był następstwem ujęcia zdarzeń jednorazowych

In 2013, PKP CARGO recorded a profit of 107.5 million PLN from the operating activities which was 216.4 million PLN lower than in 2012. It was the result of a decrease in operating revenues by 329.9 million PLN (i.e. 7.1%) which was higher than the decrease in operating expenses by 113.5 million PLN (i.e. by 2.6%). The decrease in operating revenues mainly resulted from a lower volume of freight transported and lower transport rates per 1 tkm related to a longer average distance of transport (degressive tariff).

The disproportionate decrease in operating expenses in relation to the revenues was the result of including non-recurring items (related to

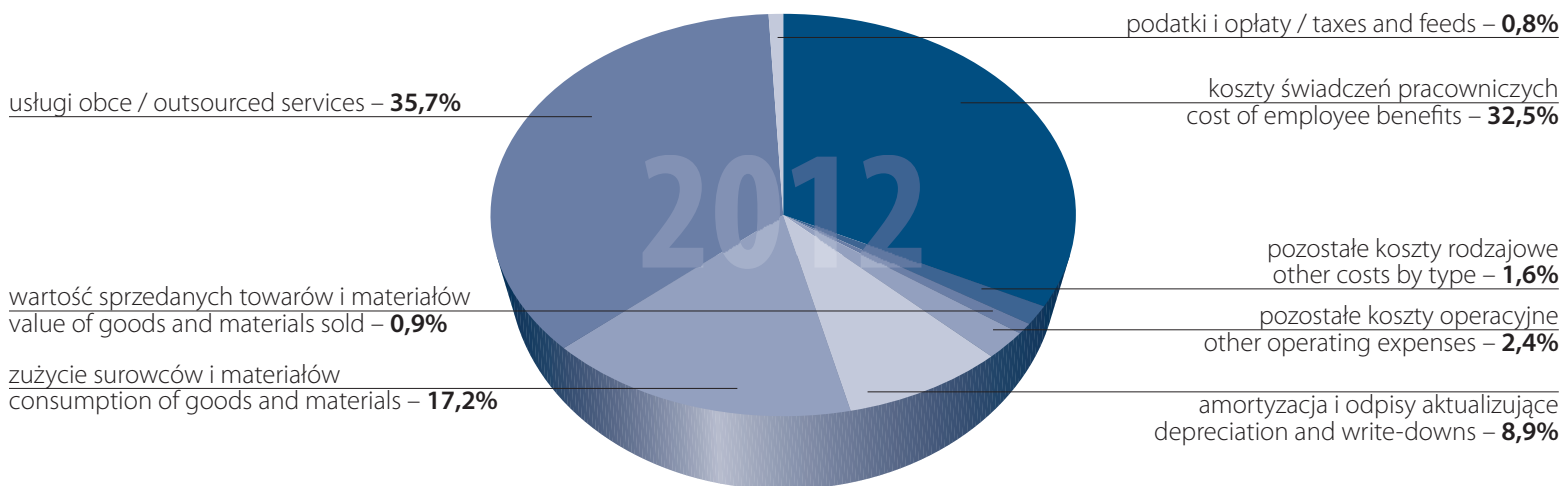
(związanych z procesem prywatyzacji), obejmujących koszty Paktu Gwarancji Pracowniczych oraz porozumienia w sprawie częściowego zakończenia sporu zbiorowego. Jednocześnie spółka ograniczyła koszty związane z wykonywaną pracą przewozowo-eksploatacyjną, w tym koszty zużycia energii i paliwa trakcyjnego, dostępu do infrastruktury kolejowej oraz koszty czynszów wagonowych.

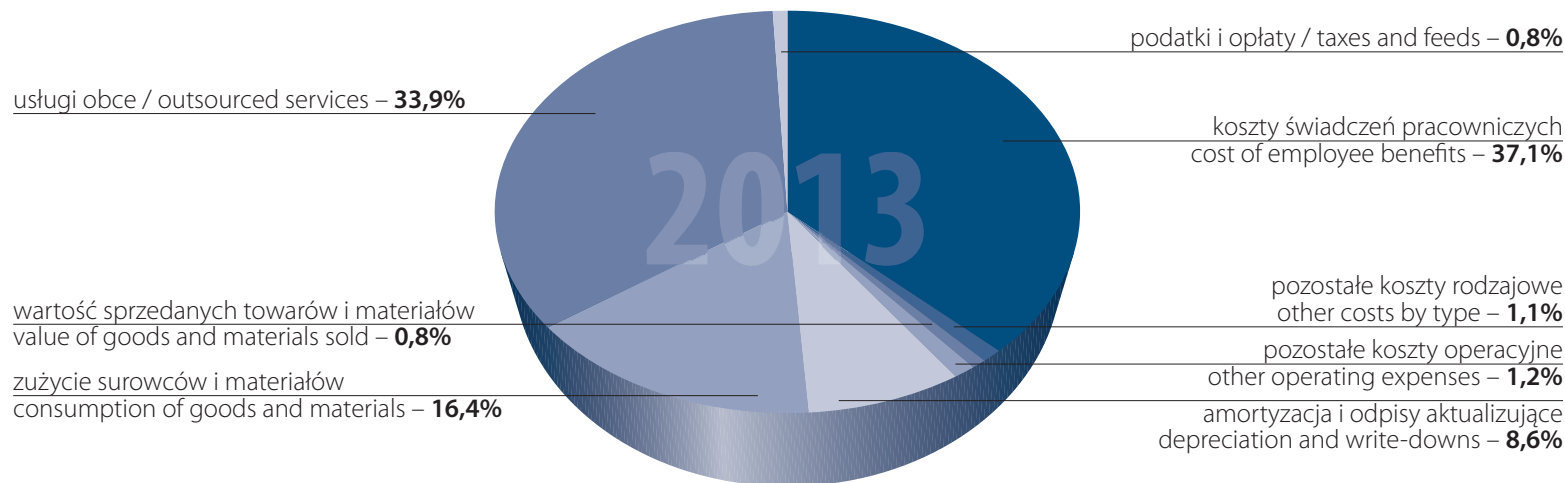
the privatisation process), including expenses related to the Employee Guarantee Pact and agreements on partial settlement of a collective labour dispute. At the same time, the company reduced its expenses related to the transport and operating work carried out, including costs of energy and traction fuel consumption, access to railway infrastructure and costs of car rental.

Koszty działalności operacyjnej w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Operating expenses in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Amortyzacja i odpisy aktualizujące / Depreciation and write-downs	383,5	360,9	-22,6	-5,9%
Zużycie surowców i materiałów / Consumption of goods and materials	737,4	685,8	-51,6	-7%
Usługi obce / Outsourced services	1 534,4	1 418,7	-115,7	-7,5%
Podatki i opłaty / Taxes and fees	33,5	34,4	0,9	2,5%
Koszty świadczeń pracowniczych / Cost of employee benefits	1 395,6	1 551	155,4	11,1%
Pozostałe koszty rodzajowe / Other costs by type	69,2	45,6	-23,6	-34,1%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów / Value of goods and materials sold	38,9	34,5	-4,4	-11,4%
Pozostałe koszty operacyjne / Other operating expenses	101	49,2	-51,8	-51,3%

Struktura kosztów działalności operacyjnej w latach 2012–2013  
Structure of operating expenses in the years 2012–2013





W 2013 roku spółka uzyskała przychody finansowe niższe o 26,2 mln zł (tj. o 36,4%) w porównaniu do 2012 roku w efekcie braku dodatnich różnic kursowych (w 2012 roku nadwyżka ujemnych różnic kursowych nad dodatnimi wyniosła 34,4 mln zł). Z kolei spadek kosztów finansowych o 19,4 mln zł (tj. o 33,6%) wynikał z niższych kosztów odsetek od zobowiązań finansowych oraz dokonania w 2012 roku odpisów aktualizujących wartość udziałów w POLZUG Intermodal oraz Euroterminal Sławków przy braku tego rodzaju wydarzeń jednorazowych w 2013 roku.

In 2013, the company recorded 26.2 million PLN (i.e. by 36.4%) lower financial revenues than in 2012, which resulted from the lack of an exchange profit (in 2012 exchange losses were 34.4 million PLN higher than the exchange profits). On the other hand, the decrease in financial expenses by 19.4 million PLN (i.e. by 33.6%) was related to lower interest expenses on financial liabilities and the 2012 write-down on the value of shares in POLZUG Intermodal and the Sławków Euroterminal while in 2013, there were no non-recurring items of that kind.



#### 4.4. Majątek

Na 31 grudnia 2013 roku wartość rzeczowych środków trwałych w PKP CARGO wyniosła ogółem 3 533,8 mln zł i w porównaniu do poprzedniego roku wzrosła o 45,1 mln zł (tj. o 1,3%). Wzrost majątku wynikał z otrzymania od PKP S.A. aportów gruntów, budynków i budowli, urządzeń technicznych i maszyn oraz w efekcie poniesionych nakładów inwestycyjnych.

Na koniec 2013 roku spółka PKP CARGO posiadała 1 256 lokomotyw spalinowych oraz 1 162 lokomotywy elektryczne. Wśród tych lokomotyw było 2 409 stanowiących własność oraz 9 lokomotyw w leasingu operacyjnym lub dzierżawionych. Ponadto spółka posiadała 62 531 wagonów, w których udział wagonów węglarek stanowił 72,7%.

#### 4.4. Assets

As at 31 December of 2013, the total value of property, plant and equipment of PKP CARGO was 3 533.8 million PLN and was 45.1 million PLN (i.e. 1.3%) higher than in the preceding year. The increase in assets was attributable to the fact that PKP CARGO received in-kind land, buildings and facilities, technical equipment and machinery from PKP S.A., and to capital expenditure incurred.

As at the end of 2013, PKP CARGO owned 1,256 diesel locomotives and 1,162 electric locomotives. Out of these locomotives, 2,409 were owned by the company while 9 were used under operational leasing or were leased. Moreover, the company owned 62,531 wagons, where mineral wagons made up for 72.7%.



Rzeczowe aktywa trwale w latach 2012–2013 (w mln zł) według MSR/MSSF  
Tangible non-current assets in the years 2012–2013 (in million PLN) in compliance with IAS/IFRS

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Środki trwałe / Property, plant and equipment	3 468,1	3 515,2	47,1	1,4%
Grunty, w tym p.w.u. / Land, including the right of perpetual usufruct	105,6	127,3	21,6	20,5%
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej / Buildings, premises, civil and water engineering structures	334,5	397,6	63,1	18,9%
Urządzenia techniczne i maszyny / Technical equipment and machinery	78,3	79,4	1,1	1,4%
Środki transportu / Vehicles	2 941,6	2 905,1	-36,5	-1,2%
Inne środki trwałe / Other fixed assets	8	5,8	-2,2	-27,7%
Środki trwałe w budowie / Work in progress	20,7	18,7	-2	-9,8%

#### 4.5. Inwestycje

PKP CARGO w 2013 roku poniosła nakłady inwestycyjne w kwocie 347,8 mln zł, które obejmowały głównie modernizację i zakup taboru oraz naprawy okresowe. Spółka zakupiła 40 wagonów platform do przewozu kontenerów, zmodernizowała 7 lokomotyw oraz wykonała 76 aktywowanych napraw okresowych lokomotyw i 8 239 aktywowanych napraw okresowych wagonów. Ponadto PKP CARGO poniosła nakłady na budowę terminalu kontenerowego Poznań Franowo, budowę kontenerowych stacji paliw oraz rozbudowę i modernizację budynku centrali spółki w Warszawie.

#### 4.5. Investments

In 2013, PKP CARGO incurred capital expenditure in the amount of 347.8 million PLN which was mainly allocated for the upgrade and purchase of rolling stock and periodical repairs. The company purchased 40 flats for the container transport, upgraded 7 locomotives and performed 76 triggered periodic repairs of locomotives and 8,239 triggered periodic repairs of wagons. Moreover, PKP CARGO incurred capital expenditure for the construction of the container terminal in Poznań Franowo, construction of container filling stations and expansion and upgrade of the company's headquarter building in Warsaw.

Zestawienie wielkości nakładów inwestycyjnych poniesionych przez Spółkę w latach 2012–2013 (w mln zł) zgodnie z MSR/MSFF  
List of investments made by the company in the years 2012–2013 (in million PLN) in compliance with IAS/IFRS

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Budownictwo inwestycyjne / Construction investments	47,1	42,1	-5	-10,6%
Modernizacje lokomotyw / Upgrade of locomotives	361,9	23,3	-338,5	-93,5%
Komponent w remontach taboru / Rolling stock repair components	243	229,8	-13,1	-5,4%
Zakupy wagonów / Purchase of wagons	20,1	11,4	-8,7	-43,1%
Teleinformatyzacja / IT	17,4	14,1	-3,3	-18,8%
Maszyny i urządzenia / Machinery and equipment	11,5	8,3	-3,2	-27,5%
Pozostałe inwestycje / Other investments	31,5	18,7	-12,8	-40,6%
Inwestycje łącznie / Total investments	732,4	347,8	-384,5	-52,5%

#### 4.6. Zatrudnienie

PKP CARGO na koniec 2013 roku zatrudniała 22 480 osób i był to spadek o 1 190 osób. Przyczyną odejść były głównie przejścia pracowników na emeryturę. Ponadto spółka w 2013 roku korzystała z możliwości zwolnienia pracowników z obowiązku świadczenia pracy w oparciu o postanowienia artykułu 54 ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe w przypadku zmniejszonego zapotrzebowania na przewozy PKP CARGO.

#### 4.6. Employment

As at the end of 2013, PKP CARGO employed 22,480 people, i.e. 1,190 people fewer than in the preceding year. The main reason for the decrease was resignations of employees eligible for retirement benefits. Moreover, in 2013 the company used the possibility of releasing, on the basis of Article 54 of the 8 September 2000 Act on the commercialisation, restructuring and privatisation of the Polskie Koleje Państwowe state enterprise, its employees from their obligation to provide work in the case of reduced demand for PKP CARGO transport.

#### 4.7. Przewozy towarów

PKP CARGO w 2013 roku przewiozła 113,4 mln ton ładunków. Był to spadek w porównaniu do roku poprzedniego o 3,2 mln ton (tj. o 2,7%). Spółka odnotowała wzrost pracy przewozowej o 332 mln tkm (tj. o 1,1%), pomimo spadku przewiezionej masy towarów, w następstwie wzrostu średniej odległości przewozów ładunków o 10,1 km (tj. o 4%).

Spadek dotyczył głównie przewozów kruszyw i spowodowany był opóźnieniami w realizacji inwestycji infrastrukturalnych w 2013 roku. Powodem zmian terminów była długa zima oraz opóźnienia w rozstrzyganiu przetargów. Wzrosły natomiast przewozy paliw stałych w następstwie zwiększonych przewozów węgla do portów morskich. Wzrost średniej odległości przewozów wynikał z pozyskania kontraktów na przewozy rudy z portów do hut zlokalizowanych na terenie Polski, Czech i Słowacji.

#### 4.7. Freight transport

In 2013, PKP CARGO transported 113.4 million tonnes of freight. As compared to the preceding year, the volume decreased by 3.2 million tonnes (i.e. by 2.7%). Although the volume of freight transported went down, the company recorded a 332 million tkm (i.e. 1.1%) higher transport performance due to an increase of the average transport distance by 10.1 km (i.e. 4%).

The decrease was mainly related to the transport of aggregates and was caused by delays in infrastructure investments in 2013. The reason for this was a long winter and delays in awarding contracts. On the other hand, the transport of solid fuels increased as a result of a higher volume of coal transported to seaports. The increase in the average distance resulted from winning new contracts for the transport of ores from seaports to works situated in Poland, the Czech Republic and Slovakia.

Zestawienie mierników przewozowych w latach 2012–2013  
List of transport indices in the years 2012–2013

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przewozy ładunków (mln ton) / Freight transport (million tonnes)	116,6	113,4	-3,2	-2,7%
Praca przewozowa (mln tkm) / Transport performance (million tkm)	29 559,9	29 891,9	332	1,1%
Średnia odległość przewozów (km) / Average transport distance (km)	253,5	263,6	10,1	4%





## 4.8. Najważniejsze wydarzenia

### Styczeń

Otwarcie nowoczesnej dyspozytury w Śląskim Zakładzie PKP CARGO, umożliwiającej w trybie on-line zarządzanie ruchem i przewozami na terenie m.in. jednej z największych w Europie stacji rozrządowej w Tarnowskich Górach.

### Kwiecień

Dostarczenie od producenta w Nowym Sączu do Warszawy pierwszego (z 25 zakontraktowanych) składu wagonów INSPIRO przeznaczonych do obsługi drugiej linii stołecznego metra.

### Maj

Otrzymanie przez PKP CARGO certyfikatu bezpieczeństwa w części B do wykonywania samodzielnych przewozów kolejowych na terenie Węgier.

### Lipiec

Złożenie prospektu emisyjnego PKP CARGO w Komisji Nadzoru Finansowego.

### Sierpień

Dostarczenie przez PKP CARGO od producenta z Włoch do Polski pierwszego składu EIC Premium.

### Wrzesień

Podpisanie pomiędzy Zarządem PKP CARGO a związkami zawodowymi Paktu Gwarancji Pracowniczych określającego korzyści i przywileje dla uprawnionych pracowników Grupy PKP CARGO w przypadku debiutu spółki na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

Uruchomienie nowej dyspozytury w Mazowiecko-Podlaskim Zakładzie w Warszawie. PKP CARGO posiada siedem zestandaryzowanych dyspozytur, obejmujących najważniejsze, z punktu widzenia masy przewożonych ładunków, regiony.

### Październik

Zakończenie konsolidacji spółek zaplecza. W ramach Grupy PKP CARGO połączono osiem firm odpowiedzialnych za remonty wagonów w jedną spółkę CARGOWAG oraz dwie spółki odpowiedzialne za utrzymanie lokomotyw w jeden podmiot CARGOLOK.

Grupa PKP CARGO wraz z partnerami Far East Land Bridge i Russian Railways Logistics uruchomiła stałe połączenie z Chinami.

Podpisanie pomiędzy PKP CARGO a Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowy na dofinansowanie zakupu 330 kolejowych platform kontenerowych. Wartość dofinansowania z Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” wyniesie ok. 28,5 mln zł. Całkowita wartość projektu to ok. 117 mln zł.

## 4.8. Main events

### January

A modern dispatch centre was opened in the Śląski Zakład PKP CARGO [Engl.: Silesian Railway Plant of PKP CARGO] that enables online traffic and transport management on the area of, among others, the largest European marshalling yard situated in Tarnowskie Góry.

### April

The first of the 25 contracted INSPIRO trains intended for the operation on the second line of Warsaw underground was delivered by PKP CARGO by its manufacturer from Nowy Sącz to Warsaw.

### May

PKP CARGO was granted a part B security certification allowing it to provide independent railway transport services on the territory of Hungary.

### July

A prospectus of PKP CARGO was submitted to the Polish Financial Supervision Authority.

### August

PKP CARGO delivered the first EIC Premium train from its manufacturer in Italy to Poland.

### September

The Management Board of PKP CARGO and trade unions concluded a Employee Guarantee Pact laying down the benefits and privileges for entitled employees of the PKP CARGO Group in the case of the company's debut on the Warsaw Stock Exchange.

A new dispatch centre in the Mazowiecko-Podlaski Zakład w Warszawie [Engl.: Masovian and Podlasie Railway Plant in Warsaw] was commissioned. PKP CARGO owns seven standardised dispatch centres covering the most important regions from the perspective of the volume of freight moved.

### October

The consolidation of technical companies was completed. As part the PKP CARGO Group, eight companies responsible for wagon upgrades were consolidated into one CARGOWAG company, while two companies responsible for the maintenance of locomotives were combined into one CARGOLOK company.

The PKP CARGO Group with its partners: Far East Land Bridge and Russian Railways Logistics opened a regular connection to China.

PKP CARGO and the Centre for EU Transport Projects signed an agreement on financing the purchase of 330 flats. The subsidy from the Operational Programme "Infrastructure and Environment" will amount

30 października – udany debiut PKP CARGO na GPW – otwarcie notowań nastąpiło po cenie 80,20 zł, co oznaczało wzrost o ok. 18% kursu akcji w stosunku do ceny sprzedaży akcji w ofercie publicznej (68 zł). Spółka PKP CARGO stała się pierwszym narodowym kolejowym przewoźnikiem towarowym w UE notowanym na giełdzie. To jedna z największych w ostatnich latach przeprowadzonych ofert publicznych o wartości 1,42 mld zł.

### Listopad

Zaoferowanie klientom Elektronicznego Listu Przewozowego, który jest pierwszym krokiem do zastąpienia wersją elektroniczną papierowej dokumentacji towarzyszącej przewozom. W przyszłości użytkownicy po zalogowaniu się na portal dla klientów na stronie [www.pkp.cargo.pl](http://www.pkp.cargo.pl) będą mogli m.in. zamówić wagony, pobrać e-fakturę, przesłać harmonogram dostaw towarów. Dostęp do usługi jest bezpłatny.

Otrzymanie certyfikatu bezpieczeństwa w części B zezwalającego na samodzielne realizowanie przewozów na terenie Holandii, siódmego kraju europejskiego, od którego władz kolejowych PKP CARGO uzyskało w ostatnich latach tego typu certyfikat.

### Grudzień

Uruchomienie terminala kontenerowego w Poznaniu Franowie wybudowanego przez PKP CARGO przy wsparciu finansowych środków unijnych.

Dostawa pierwszych z 330 wagonów platform 80-stopowych do przewozów kontenerów. Zakup współfinansowany ze środków unijnych.

Zawarcie przez PKP CARGO i Europejski Bank Inwestycyjny umowy o kredyt inwestycyjny do kwoty 200 mln zł przeznaczony na realizację inwestycji taborowych.

Oddanie do użytku przez PKP CARGO terminalu kontenerowego na stacji Poznań Franowo, którego budowa była dofinansowana ze środków Funduszu Spójności w ramach POIiŚ.

to approx. PLN 28.5%. The total value of the project will be around 117 million PLN.

30 October – the successful debut of PKP CARGO on the Warsaw Stock Exchange – at the opening their value was 80.20 PLN, which meant an 18% increase of the share price in relation to the price of selling shares as part of public offering (68 PLN). PKP CARGO became the first listed national rail freight operator in the EU. It is one of the biggest public offerings carried out in the recent years with the value of 1.42 billion PLN.

### November

An e-waybill service was offered to customers which is the first step on the way to replacing paper transport documents with their electronic version. In the future, by logging onto the [www.pkp.cargo.pl](http://www.pkp.cargo.pl) website, customers will be able to e.g. order wagons, download an electronic invoice or upload a schedule of freight deliveries. The service is free of charge.

PKP CARGO was granted a part B security certification allowing it to provide independent transport services in the Netherlands, the seventh country from which PKP CARGO has received such a certification in recent years.

### December

A container terminal constructed by PKP CARGO with the financial support of the EU was opened in Poznań Franowo.

The first 80-foot flats for container transport out of 330 ordered were delivered. Purchase financed with EU funds

PKP CARGO and the European Investment Bank concluded an agreement regarding an investment loan in the amount of up to 200 million PLN for investments in rolling stock.

PKP CARGO handed over the container terminal at the Poznań Franowo station which was financed with the funds of the Cohesion Fund as part of the OPI&E.





iCTC

PKP INTERCITY

5 370 008

1251

SIEMENS

SIEMENS

54  
4



## ■ 5. PKP Intercity

www.intercity.pl

### 5.1. O firmie

PKP Intercity S.A. (dalej PKP Intercity) to największy przewoźnik pasażerski w Grupie PKP. Spółka rozpoczęła działalność 1 września 2001 roku poprzez wyodrębnienie ze struktury Polskich Kolei Państwowych S.A. Do 2008 roku firma PKP Intercity działała wyłącznie na rynku kwalifikowanych pasażerskich przewozów kolejowych zarówno w komunikacji krajowej, jak i międzynarodowej. Początkowo spółka skupiała się na wyższych segmentach cenowych przewozów, jednak w miarę rozwoju działalności jej oferta rozszerzyła się na segment ekonomiczny przez wprowadzenie marki Twoje Linie Kolejowe (TLK).

W konsekwencji zmian organizacyjnych w Grupie PKP spółka PKP Intercity przejęła w grudniu 2008 roku od PKP Przewozy Regionalne obsługę przewozów międzywojewódzkich. (W tym czasie spółka PKP Przewozy Regionalne została wyłączona z Grupy PKP i przeszła w zarządzanie samorządów województw. Zmieniła również nazwę na Przewozy Regionalne Spółka z o.o.). W rezultacie obecnie większość krajowych i międzynarodowych przewozów dalekobieżnych jest obsługiwana przez PKP Intercity.

Podstawą oferty spółki w komunikacji krajowej są dwa produkty:

- Express Intercity (EIC) – kategoria pociągów o najwyższym standardzie, powstała dzięki połączeniu dwóch istniejących dotąd marek: Express oraz InterCity. Stopniowo, w miarę zakupów i modernizacji taboru, do kategorii Express InterCity włączane będą kolejne składy ekspresowe, tworząc jedną, wyrazistą kategorię pociągów. Obecnie EIC stanowią najszybsze i najbardziej komfortowe składy jeżdżące po polskich torach, łączące centra dużych miast. Wybrane pociągi EIC posiadają wagony klasy 1 z czteroosobowymi przedziałami menedżerskimi. Pasażerowie w cenie biletu otrzymują poczęstunek. W wagonach jest dystrybuowana bezpłatna prasa. W każdym pociągu znajduje się wagon restauracyjny/barowy;
- Twoje Linie Kolejowe (TLK) – rozbudowana ogólnopolska sieć tanich, dziennych i nocnych połączeń dalekobieżnych w segmencie ekonomicznym, łącząca setki miejscowości w Polsce (w tym kurorty turystyczne i ośrodki akademickie).

Europejskie szlaki obsługują pociągi EuroNight, EuroCity oraz międzynarodowe pospieszne.

Pod koniec 2014 roku planowane jest wprowadzenie do eksploatacji składów zespolonych.

## ■ 5. PKP Intercity

www.intercity.pl

### 5.1. About the company

PKP Intercity S.A. (hereinafter PKP Intercity) is the biggest passenger transport operator in the PKP Group. The company was established on 1 September 2001 in the course of a spin-off from the structure of Polskie Koleje Państwowe S.A. Before 2000, PKP Intercity exclusively operated on the market of qualified passenger railway transport both in the case of domestic and international connections. At the beginning, the company focused on the higher price segments of railway transport, but as it developed, it extended its offer by an economy class, introducing the brand Twoje Linie Kolejowe (TLK).

As a consequence of organisational changes in the PKP Group, in December 2008, PKP Intercity took over the management of interprovincial railway connections from PKP Przewozy Regionalne. (At that time, PKP Przewozy Regionalne was excluded from the PKP Group and started to be controlled by provincial local governments. The company also changed its name to Przewozy Regionalne Spółka z o.o.). As a result, the majority of domestic and international long-distance connections is managed by PKP Intercity.

The domestic offer of the company is based on two products:

- Express Intercity (EIC) – a category of trains of the highest standard, established in the course of a merger of two existing brands: Express and InterCity. Gradually, as rolling stock will be purchased and upgraded, more and more express trains will be categorised as Express InterCity, creating a unified, recognisable category of trains. Nowadays, EIC trains are the fastest and the most comfortable trains rolling on the Polish rails, connecting the city centres of metropolises. In selected EIC trains, there are 1st class cars with 4-person manager compartments. The ticket price includes free snacks for passengers. There are also free magazines available onboard and each train has a dining/buffet wagon;
- Twoje Linie Kolejowe (TLK) – a developed, Poland-wide network of inexpensive, day and night long-distance economy class trains, connecting hundreds of cities and towns in Poland (including resorts and academic centres).

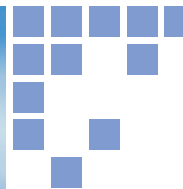
Transport on European routes is carried out by the means of EuroNight, EuroCity and international fast trains.

It is planned that at the end of 2014, multiple unit trainsets will be put into use.



## 5.2. Władze spółki

## 5.2. Company's management



**Marcin Celejewski**  
Prezes Zarządu  
President of the Management Board

### Zarząd

- Marcin Celejewski**  
– Prezes Zarządu
- Paweł Hordyński**  
– Członek Zarządu ds. Finansowych
- Piotr Rybotycki**  
– Członek Zarządu ds. Operacyjnych

### Rada Nadzorcza

- Piotr Ciżkowicz**  
– Przewodniczący
- Marcin Wołek**
- Piotr Marczak**
- Magdalena Zajączkowska-Ejsymont**
- Maria Sędek**
- Paweł Sz wajgier**
- Krzysztof Piotr Ciećka**

### Management Board

- Marcin Celejewski**  
– President of the Management Board
- Paweł Hordyński**  
– Member of the Management Board (CFO)
- Piotr Rybotycki**  
– Member of the Management Board

### Supervisory Board

- Piotr Ciżkowicz**  
– Chairperson
- Marcin Wołek**
- Piotr Marczak**
- Magdalena Zajączkowska-Ejsymont**
- Maria Sędek**
- Paweł Sz wajgier**
- Krzysztof Piotr Ciećka**

### 5.3. Finanse

W 2013 roku spółka poniosła stratę netto w wysokości 87,2 mln zł, wynik ten był gorszy od wygenerowanego w 2012 roku o 67,1 mln zł. EBITDA w 2012 roku była na poziomie 179,9 mln zł, a w roku 2013 osiągnęła poziom 150,8 mln zł.

### 5.3. Financial situation

In 2013, the company recorded a net loss in the amount of 87.2 million PLN, which was 67.1 million PLN lower than in 2012. In 2012, the EBITDA was at the level of 179.9 million PLN, while in 2013, it fell to 150.8 million PLN.

Zestawienie wyników finansowych za lata 2012–2013 (w mln zł)  
List of financial results for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody ze sprzedaży / Sales revenues	1 847,8	1 801,1	-46,8	-2,53%
Koszty działalności operacyjnej / Operating expenses	1 920,5	1 892,3	-28,1	-1,47%
Wynik ze sprzedaży / Profit/loss on sales	-72,6	-91,3	-18,6	25,65%
Pozostałe przychody operacyjne / Other operating revenues	112	73,6	-38,3	-34,23%
Pozostałe koszty operacyjne / Other operating expenses	37,5	25,4	-12,1	-32,25%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej / Profit/loss on other operating activity	74,5	48,2	-26,2	-35,22%
EBIT / EBIT	1,9	-43	-44,9	x
EBITDA / EBITDA	179,9	150,8	-29,1	-16,2%
Marża EBITDA / EBITDA margin	9,7%	8,4%		
Przychody finansowe / Financial revenues	29,7	8,7	-20,9	-70,51%
Koszty finansowe / Financial expenses	50,4	58,1	7,6	15,16%
Wynik na działalności finansowej / Profit/loss on financial activities	-20,8	-49,3	-28,6	137,58%
Zysk (strata) brutto / Gross profit (loss)	-18,9	-92,3	-73,4	388,39%
Podatek dochodowy / Income tax	1,2	-5,1	-6,3	x
Zysk (strata) netto / Net profit (loss)	-20,1	-87,2	-67,1	333,45%
Rentowność netto / Net profitability	-1,1%	-4,8%		

W 2013 roku przychody ze sprzedaży PKP Intercity wyniosły ogółem 1 801,1 mln zł i były niższe od przychodów uzyskanych w 2012 roku o 46,8 mln zł.

Udział wpływów ze sprzedaży biletów w komunikacji krajowej stanowił w 2013 roku 50,6% przychodów ze sprzedaży, pozostając tym samym na poziomie zbliżonym do udziału w 2011 (50%) oraz 2012 roku (50,3%), przy jednoczesnym zmniejszeniu wpływów o 1,9% w porównaniu z 2012 rokiem. Przychody z komunikacji międzynarodowej

In 2013, PKP Intercity's total sales revenues amounted to 1,801.1 million PLN and were 46.8 million PLN lower than in 2012.

The share of revenues from the sale of tickets made up for 50.6% of the sales revenues in 2013, staying at a similar level as in 2011 (50%) and 2012 (50.3%) despite a simultaneous decrease in revenues by 1.9% as compared to 2012. Total revenues from international transport amounted to 156.7 million PLN (a decrease by 7.1 million PLN) and accounted for 8.7% of the total sales revenues (8.9% in 2012).

Struktura przychodów ze sprzedaży za lata 2012–2013 (w mln zł)  
Structure of sales revenues for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody ze sprzedaży ogółem / Total sales revenues	1 847,8	1 801,1	-46,8	-2,5%
Przychody z komunikacji krajowej / Revenues from domestic transport	1 098,4	1 012,5	-85,9	-7,8%
Bilety na przejazd / Tickets	929,4	912	-17,4	-1,9%
Opłaty dodatkowe (miejscówki, WL, BC itp.) / Additional fees (reserved-seat tickets, WL, BC etc.)	93,1	37,1	-56	-60,2%
Bagaż, poczta, przesyłki konduktorskie / Luggage, rail mail, conductor deliveries	4,6	4	-0,5	-11,8%
Świadczenia przejazdowe / Railway travel allowances	54,5	45,3	-9,2	-16,9%
Inne przychody przewozowe / Other revenues from transport	16,8	14	-2,8	-16,5%
Przychody z komunikacji międzynarodowej / Revenues on international transport	163,8	156,7	-7,1	-4,3%
Bilety na przejazd / Tickets	85,3	71,5	-13,9	-16,2%
Opłaty dodatkowe (miejscówki, WL, BC itp.) / Additional fees (reserved-seat tickets, WL, BC etc.)	36,7	39,2	2,5	6,8%
Eksploatacja wagonów (RIC, PPW) / Use of cars (RIC, PPW)	41,8	46	4,3	10,2%
Dotacje / Subsidies	534,2	583,6	49,4	9,3%
Dotacja przedmiotowa / Product subsidy	173,8	177,3	3,5	2%
Dofinansowanie pociągów międzynarodowych / Subsidy for international trains	297,4	356,3	59	19,8%
Dofinansowanie pociągów międzywojewódzkich / Subsidy for interprovincial trains	63,1	50	-13,1	-20,7%
Przychody na rzecz innych przewoźników / Revenues owed to third party operators	5,3	4,7	-0,6	-10,6%
Sprzedaż pozostała / Other sales	42,9	40,2	-2,7	-6,2%
Sprzedaż towarów i materiałów / Sales of goods and materials	3,3	3,3	0	-0,2%

ogółem wyniosły 156,7 mln zł (spadek o 7,1 mln zł) i stanowiły 8,7% ogółu przychodów ze sprzedaży (8,9% udziału w 2012 roku).

Znaczącą część przychodów PKP Intercity stanowiły dotacje związane z dofinansowaniem pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych w ramach umowy o Świadczeniu Usług Publicznych (PSC). Udział ten w porównaniu z 2012 rokiem uległ zwiększeniu z 19,5% do 22,6 % przychodów ze sprzedaży, przy czym w stosunku do roku 2012 znacznie zwiększyło się dofinansowanie do pociągów międzywojewódzkich, przy jednoczesnym spadku dofinansowania do pociągów międzynarodowych.

Spółka prowadziła sprzedaż biletów na rzecz innych przewoźników, od której uzyskiwała marżę w wysokości 5,3 mln zł w 2012 roku i 4,7 mln zł w roku

Subsidies for interprovincial and international trains as part of a public service agreement constituted a considerable part of the PKP Intercity's revenues. As compared to 2012, the share rose from 19.5% to 22.6% of sales revenues, where, against 2012, the subsidy for interprovincial trains increased, while the subsidy for international trains went down.

The company sold tickets of other operators, generating a margin of 5.3 million PLN in 2012 and 4.7 million PLN in 2013. Moreover, the company sold reduced-fare tickets for state employees, employees of the PKP Group as well as railway pensioners. In 2013, revenues from that activity amounted to 45.3 million PLN.

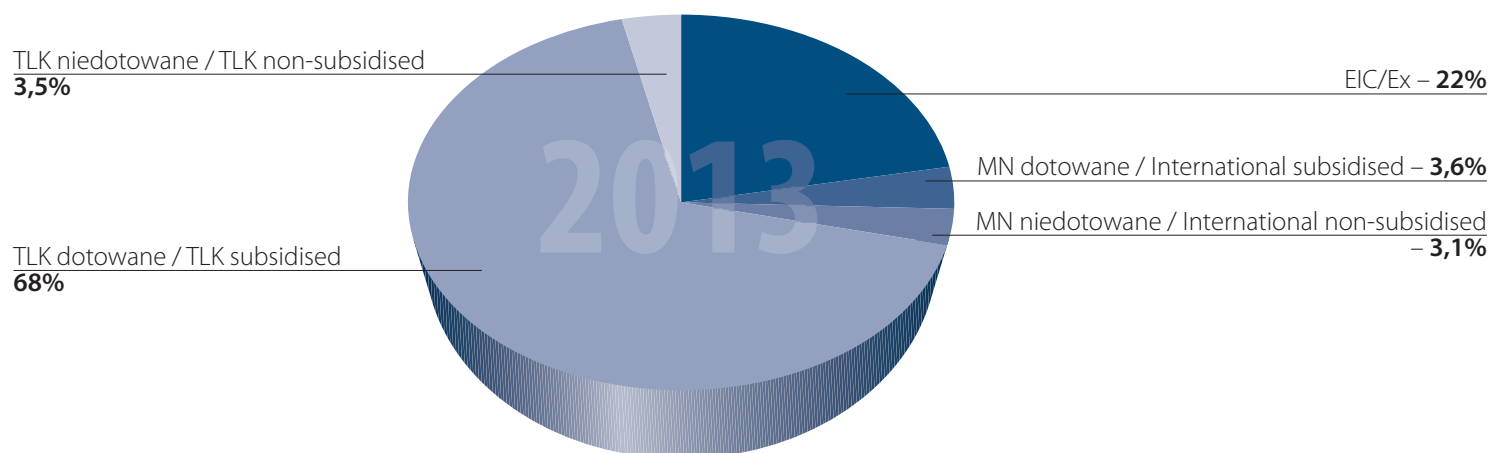
2013. Dodatkowo spółka prowadziła sprzedaż uprawnień przejazdowych pracowników sfery budżetowej, pracowników Grupy PKP oraz emerytów i rencistów kolejowych. Przychody z tego tytułu w 2013 roku wyniosły 45,3 mln zł.

W komunikacji krajowej 67,7% przychodów generowały pociągi TLK objęte dofinansowaniem, 22,1% pociągi komercyjne EIC i Ex, 3,5% pociągi „łódzkie” (TLK niedotowane), a pozostałe 6,7% przychodów stanowiły przychody z przejazdów pociągami międzynarodowymi, dotowanymi i niedotowanymi na odcinkach krajowych. W komunikacji międzynarodowej 54,3% stanowiły przychody z przejazdów w pociągach międzynarodowych objętych dofinansowaniem.

In the case of domestic transport, 67.7% of the revenues was generated by TLK trains covered by the subsidy, 22.1% by commercial EIC and Ex trains, 3.5% by “Łódź” trains (not subsidised TLK trains), while the remaining 6.7% of the revenues came from subsidised and non-subsidised international trains on domestic routes. In the case of international transport, 54.3% of the revenues came from subsidised international trains.

In 2013, PKP Intercity’s total expenses amounted to 1,975.8 million PLN and were by 1.6%, i.e. 32.6 million PLN, lower than in 2012. Operating expenses accounted for 95.8% of total expenses.

Struktura przychodów PKP Intercity w 2013 roku. Komunikacja krajowa  
Revenues structure of PKP Intercity in 2013. Domestic transport



Koszty działalności operacyjnej w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Operating expenses in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Amortyzacja / Depreciation	178,1	193,8	15,7	108,83%
Zużycie materiałów i energii / Materials and energy consumption	386,4	369,6	-16,8	95,66%
Usługi obce / Outsourced services	861,5	852,5	-9	98,95%
Podatki i opłaty / Taxes and fees	9	9,5	0,5	105,15%
Wynagrodzenia / Salaries and wages	343,5	346,5	3	100,87%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia / Social insurance and other benefits	113,3	90,6	-22,7	79,97%
Pozostałe koszty rodzajowe / Other costs by type	25,3	27,3	2	107,90%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów / Value of goods and materials sold	3,4	2,5	-0,9	74,19%



W 2013 roku koszty PKP Intercity wyniosły ogółem 1 975,8 mln zł i były niższe od kosztów w 2012 roku o 1,6%, czyli o 32,6 mln zł. Koszty operacyjne stanowiły 95,8% wszystkich kosztów.

W 2013 roku w stosunku do 2012 roku odnotowano wzrost kosztów amortyzacji o 15,7 mln zł i wyniosły one 193,8 mln zł.

Zużycie materiałów i energii wyniosło 369,6 mln zł i było niższe niż w 2012 roku o 16,8 mln zł. Koszty energii trakcyjnej wyniosły 294,8 mln zł i stanowiły 15,6% kosztów działalności operacyjnej PKP Intercity. Zakupy materiałów (głównie części zamiennych do taboru) pochłonęły 44,8 mln zł.

Koszty związane z wynagrodzeniami wyniosły łącznie 437,1 mln zł i były niższe od kosztów z 2012 roku o 19,7 mln zł. Koszty wynagrodzeń i pochodnych stanowiły 23,1% kosztów operacyjnych spółki.

W 2013 roku koszty usług obcych stanowiły 45% kosztów działalności operacyjnej spółki i wyniosły łącznie 852,5 mln zł, tj. 9 mln zł mniej niż rok wcześniej. W 2013 roku wysokość opłat ponoszonych za dostęp do linii kolejowych na rzecz PKP PLK S.A. wyniosła 448,3 mln zł, o 18,7 mln zł więcej niż w 2012 roku. Koszty dostępu do linii kolejowych stanowiły 23,7% kosztów operacyjnych PKP Intercity. Wyższe koszty dostępu do infrastruktury, pomimo niższej wykonanej pracy eksploatacyjnej przez pociągi spółki, spowodowane były wzrostem stawek dostępu. Obciążenia ponoszone na rzecz kontrahentów zewnętrznych wyniosły w 2013 roku 312,7 mln zł, o 41,9 mln zł mniej niż rok wcześniej. Koszty usług remontowych wyniosły 156,6 mln zł, o 34,6 mln zł mniej niż w roku 2012. W tej kwocie naprawy taboru stanowiły 96% kosztów remontowych.

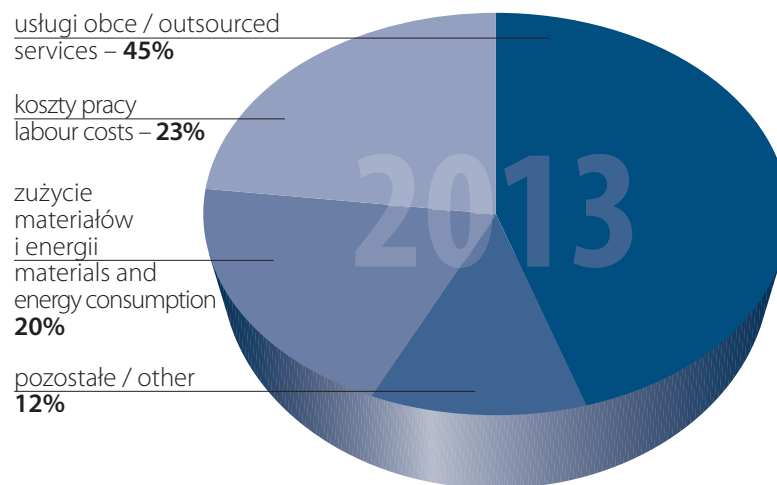
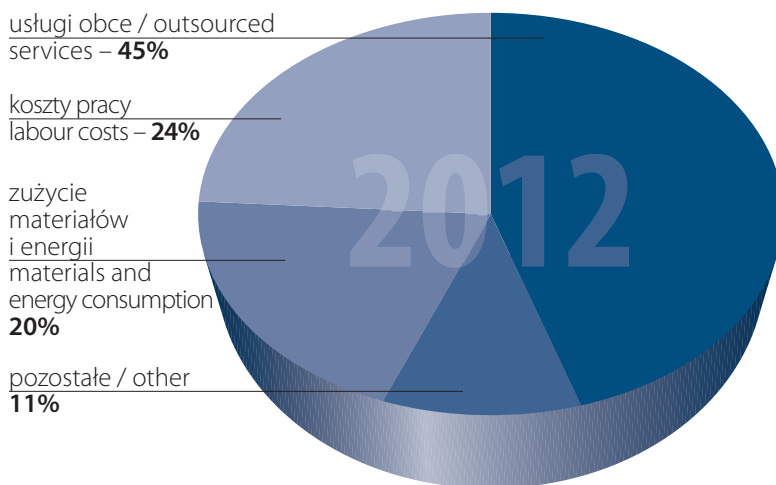
In 2013, depreciation costs increased by 15.7 million PLN as against 2012 and amounted to 193.8 million PLN.

Materials and energy consumption was at the level of 369.6 million PLN and was 16.8 million PLN lower than in 2012. Traction current costs amounted to 294.8 million PLN and made up for 15.6% of the operating expenses of PKP Intercity. 44.8 million PLN was spent on purchase of materials (mainly spare parts for rolling stock).

The total costs of salaries and wages amounted to 437.1 million PLN and were 19.7 lower million PLN than in 2012. The costs of salaries and wages and related costs corresponded to 23.1% of the company's operating expenses.

In 2013, costs of outsourced services accounted for 45% of the company's operating expenses and amounted to 852.5 million PLN, i.e. 9 million PLN less than in the preceding year. In 2013, charges paid to PKP PLK S.A. for track access amounted to 448.3 million PLN and were 18.7 million PLN higher than in 2012. Track access charges made up for 23.7% of PKP Intercity's operating expenses. The cost of infrastructure access was higher despite the fact that the use of infrastructure by the company's trains was lower, and this was caused by a rise in the rates of access charges. In 2013, liabilities towards third party contractors amounted to 312.7 million PLN, i.e. 41.9 million PLN less than in the preceding year. Costs of repair services amounted to 156.6 million PLN and were 34.6 million PLN lower than in 2012. 96% of it was attributable to rolling stock repairs.

Struktura kosztów rodzajowych w latach 2012–2013 (%)  
Structure of costs by type in the years 2012–2013 (%)



## 5.4. Majątek

Według stanu na koniec roku aktywa trwałe PKP Intercity wynosiły 2 974,3 mln zł i były wyższe niż rok wcześniej o 664 mln zł.

## 5.4. Assets

As at the end of the year, the value of PKP Intercity's property, plant and equipment was 2,974.3 million PLN and was 664.9 million PLN higher than in the preceding year.

Rzeczowe aktywa trwałe w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Tangible non-current assets in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Aktywa trwałe / <b>Non-current assets</b>	2 310,3	2 974,3	664	28,7%
Wartości niematerialne i prawne / <b>Intangible assets</b>	14,2	12,4	-1,8	-12,6%
Inne wartości niematerialne i prawne / <b>Other intangible assets</b>	14,2	12,4	-1,8	-12,6%
Rzeczowe aktywa trwałe, z tego: / <b>Tangible non-current assets, including:</b>	2 220,6	2 874,6	654	29,5%
Środki trwałe, z tego: / <b>Property, plant and equipment, including:</b>	1 861	1 954,6	93,5	5%
Grunty / <b>Land:</b>	45,7	85,3	39,5	86,4%
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej / <b>Buildings, premises, civil and water engineering structures</b>	97,2	143,4	46,2	47,5%
Urządzenia techniczne i maszyny / <b>Technical equipment and machinery</b>	12,7	15,4	2,6	20,8%
Środki transportu / <b>Vehicles</b>	1 704,5	1 709,7	5,2	0,3%
Inne środki trwałe / <b>Other fixed assets</b>	0,9	0,9	0	4,2%
Środki trwałe w budowie / <b>Work in progress</b>	83,4	638,6	555,2	665,6%
Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie / <b>Advance payments for work in progress</b>	276,1	281,4	5,3	1,9%

5 grudnia 2013 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP Intercity uchwałą Nr 51/2013 podwyższyło kapitał zakładowy spółki o 83,3 mln, wnosząc do niej wkład niepieniężny w postaci prawa użytkowania wieczystego nieruchomości położonych w Szczecinie, Krakowie i Gdyni.

Według stanu na 31 grudnia 2013 roku spółka posiadała na stanie 2677 wagonów oraz dodatkowo 4 wagony zabytkowe, wybudowane w latach 1929 i 1956. W 60,9% tabor stanowiły wagony 2. klasy, a 22,2% wagony 1. klasy. Spółka dysponowała także 68 parami wózków szero-kotorowych (1520 mm) do wagonów sypialnych wykorzystywanych w komunikacji międzynarodowej z krajami Europy Wschodniej. Według stanu na 31 grudnia 2013 roku spółka posiadała 492 wagony klimatyzowane, o 68 wagonów więcej niż na koniec 2012 roku.

On 5 December 2013, by resolution no. 51/2013, the Extraordinary General Meeting of PKP Intercity increased the company's share capital by 83.3 million PLN, by a non-cash contribution in the form of the right of perpetual usufruct of real estate situated in Szczecin, Kraków and Gdynia.

As at 31 December 2013, the company owned 2,677 wagons and 4 antique wagons constructed in 1929 and 1956. 2<sup>nd</sup> class wagons made up for 60.9% of the rolling stock, while 1<sup>st</sup> class wagons accounted for 22.2%. The company also had 68 pairs of broad-gauge bogies (1,520 mm) for sleeping wagons used for the purpose of international transport in Eastern Europe. As at 31 December 2013, the company owned 492 cars with air conditioning, i.e. 68 wagons more than at the end of 2012.

W zdecydowanej większości wagony będące w dyspozycji PKP Intercity przystosowane były do rozwijania prędkości do 160 km/h. Stanowiły one 64,33% liczby wagonów spółki. Wagony przystosowane do prędkości 200 km/h stanowiły 5,95% ogólnej liczby wagonów PKP Intercity. Średni wiek wagonów w 2013 roku kształtował się na poziomie około 28 lat.

Według stanu na 31 grudnia 2013 roku PKP Intercity posiada 406 lokomotyw i 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych ED74. W 2013 roku spółka sprzedała (lub skasowała) 10 lokomotyw elektrycznych serii EU/EP 07. Lokomotywy te przekroczyły czterdziestoletni okres eksploatacji i kwalifikowały się do drugiej naprawy głównej. Łączny udział lokomotyw typu EP07 i EU07 w 2013 roku wyniósł 66,7%. Średni wiek taboru trakcyjnego w 2013 roku kształtował się na poziomie około 30 lat.

The vast majority of PKP Intercity's wagons were equipped for the speed of 160 km/h. They made up for 64.33% of the company's wagons. Wagons equipped for the speed of 200 km/h accounted for 5.95% of the total number of PKP Intercity's wagons. In 2013, the average age of wagons was 28 years.

As at 31 December 2013, PKP Intercity had 406 locomotives and 14 ED74 electric multiple units. In 2013, the company sold (or scrapped) 10 EU/EP 07 electric locomotives. A 40-year operating period of the locomotives lapsed and they qualified for a second general repair. In 2013, the total share of EP07 and EU07 locomotives was equal to 66.7%. The average age of locomotives in 2013 was approx. 30 years.

## 5.5. Inwestycje

W 2013 roku spółka rozliczyła nakłady inwestycyjne w wysokości 756 mln zł. Nakłady dotyczyły głównie zakupu i modernizacji taboru oraz budownictwa inwestycyjnego.

## 5.5. Investments

In 2013, the company presented capital expenditure in the amount of 756 million PLN. It mainly referred to the purchase and upgrade of rolling stock as well as construction projects.

Zestawienie kwot nakładów inwestycyjnych poniesionych przez PKP Intercity w latach 2012–2013 (w mln zł)  
List of capital expenditure incurred by PKP Intercity in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Modernizacja budynków i budowli / Upgrade of buildings and facilities	21,2	10,9	-10,2	-48,5%
Budowa hali WUT / Construction of a hall of technical maintenance workshops	0	111,9	111,9	x
Modernizacja taboru / Upgrade of rolling stock	60,3	174,3	114	189%
Zakup taboru / Purchase of rolling stock	99	443,3	344,3	347,8%
Pozostałe / Other	22	15,7	-6,3	-28,5%

Nakłady inwestycyjne na wagony pasażerskie wyniosły łącznie 154,6 mln zł, przy czym cała wymieniona kwota wydatkowana została na modernizację: 68 wagonów przeznaczonych do obsługi połączeń kolejowych w relacji Przemyśl – Szczecin (145,2 mln zł) oraz montaż obiegu zamkniętego toalet w wagonach (9,4 mln zł).

Kontynuowano wymianę i modernizację przetwornic statycznych, zabudowę zamkniętego układu WC (w 2013 r. w trakcie napraw okresowych P4 w ramach opcji dokonano wymiany układu otwartego systemu WC na zamknięty w 57 wagonach, a w 2014 r. planuje się wykonanie w kolejnych 146 wagonach). Poprzez modernizację wagonów zwiększono ilostan o 10 wagonów przystosowanych do potrzeb niepełnosprawnych, 10 wagonów barowych oraz 10 wagonów przystosowanych do przewozu rowerów.

W ramach wydatków inwestycyjnych związanych z pojazdami trakcyjnymi wydatkowano 19,7 mln zł:

- zakupiono cztery pojazdy szynowo-drogowe o wartości 1,9 mln zł;
- zamontowano w 20 lokomotywach EU/EP07 szafy WN/NN o wartości 8,3 mln zł;
- zmodernizowano 2 lokomotywy EU07 do 160km/h (wydatek 2,7 mln zł);
- zmodernizowano 5 lokomotyw EP09 i EP/EU07 (8,7 mln zł).

Na podstawie umowy zawartej z firmą Alstom na zakup 20 składów zespolonych typu ED250 (ETR 610) w roku 2013 poniesiono nakłady inwestycyjne w wysokości 443,1 mln zł.

Nakłady na wartości niematerialne i prawne poniesione zostały w wysokości 8,2 mln zł, m.in. na oprogramowanie Microsoft, Bazę Referencyjną Grex, systemy sprzedażowe, systemy finansowe (w tym modyfikację systemu finansowo-księgowego Oracle), system Vision Transportation Planing.

Total capital expenditure attributable to passenger wagons amounted to 154.6 million PLN; the entire amount was spent on the upgrade of: 68 wagons intended for railway connections on the Przemyśl-Szczecin route (145.2 million PLN) and the installation of a closed toilet tank system in wagons (9.4 million PLN).

The replacement and upgrade of static converters as well as the assembly of the toilet tank system assembly were continued (in 2013, during P4 periodical repairs, the replacement of hopper toilets with toilet tank systems was performed in 57 wagons; plans for 2014 include the replacement of the toilet system in 146 wagons). Thanks to the upgrade, the number of wagons adjusted to the needs of the disabled, dining wagons and wagons adjusted to transport of bicycles increased by 10 each.

As part of locomotives investments, 19.7 million PLN was spent on:

- purchase of four road-rail vehicles worth 1.9 million;
- assembly of High Voltage/ Low Voltage Cabinets worth 8.3 million PLN;
- upgrade of 2 EU07 locomotives to 160 km/h (at the cost of 2.7 million PLN);
- upgrade of 5 EP09 and EP/EU07 locomotives.

In 2013, capital expenditure in the amount of 443.1 million was incurred under the contract with Alstom concerning the purchase of 20 ED250 multiple units.

The value of capital expenditure attributable to intangible assets was 8.2 million PLN; it mainly referred to investments in Microsoft software, Baza Referencyjna Grex, sales systems, financial systems (including a modification of the Oracle financial and accounting system), the Vision Transportation Planing system.



## 5.6. Przewozy pasażerskie

W 2013 roku z usług kolei skorzystało ponad 270 milionów pasażerów. Spadek liczby pasażerów w porównaniu do roku poprzedniego wyniósł 1,3%. W kwietniu, lipcu oraz grudniu kolej miała więcej pasażerów niż w roku 2012. Ogółem w 2013 roku na spółkę PKP Intercity przypadło 11,4% podróży, co dało czwartą pozycję na rynku.

W 2013 roku zmalała również praca przewozowa z poziomu przekraczającego 17,8 mld paskm w 2012 roku do 16,8 mld paskm w 2013 roku (spadek o 6%). Dowodzi to, że kolej przewiozła nie tylko mniej osób, lecz także przede wszystkim na krótsze odległości. Mniej podróży zdecydowało się na przejazd pociągami dalekobieżnymi.

## 5.6. Passenger transport

In 2013, over 270 million passengers travelled by train. The number of passengers fell by 1.3% as compared to the preceding year. In April, July and December, there were more passengers using railway services than in 2012. In total, PKP Intercity provided its services to 11.4% of the total amount of passengers in 2013, which gave it the fourth position on the market.

In 2013, the performance of passenger transport also fell from the level of 17.8 billion pkm in 2012 to 16.8 billion pkm in 2013 (a decrease by 6%). It proves that not only did the railway transport fewer people, but also did so at shorter distances. There were fewer travellers who decided to use long-distance trains.

Dane operacyjne dotyczące działalności przewozowej za lata 2012–2013  
Operating figures concerning transport for the years 2012–2013

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przewozy pasażerów (mln osób) / Passenger transport (million people)	35,2	30,7	-4,5	-12,8%
Praca przewozowa (mln paskm) / Transport performance (million pkm)	7 840,7	7 084,5	-756,1	-9,6%
Praca eksploatacyjna (mln pockm) / Operation work (million train-kilometres)	44,6	42,1	-2,5	-5,6%
Praca eksploatacyjna (mln brtkm) / Operation work (million gross tkm)	14,7	13,2	-1,6	-10,6%

PKP Intercity naturalnie dominuje w rynku mierzonym pracą przewozową. Na tego operatora przypadło aż 42,2% z ogółu wykonanej pracy przewozowej. Jest to spadek o 1,7 punktu procentowego względem roku 2012. Można to odczytywać, w połączeniu z ogólnym spadkiem pracy przewozowej, jako efekt rosnącej roli ruchu regionalnego i aglomeracyjnego.

Największą grupą klientów PKP Intercity pozostawały osoby podróżujące w komunikacji krajowej. Stanowiły one 94,6% wszystkich podróży. Liczba pasażerów w komunikacji międzynarodowej wyniosła 1 669,1 tys. osób i była o 10,5 % niższa niż w 2012 roku.

Udział podróży korzystających z pociągów pospiesznych wyniósł 89,4% ogółu przewiezionych osób, natomiast z pociągów kwalifikowanych wyniósł 10,6%. Podróżni korzystali głównie z przejazdów wagonami 2. klasy. Stanowili oni 92,2% wszystkich podróży. Większość podróży (72%) korzystała z przejazdów na podstawie biletów jednorazowych.

PKP Intercity naturally dominates the market in terms of transport performance. As much as 42.2% of the total transport performance was attributable to the operator. It equals to a decrease by 1.7 percent point in relation to 2012. In the context of decreasing total transport performance, it may be interpreted as an effect of the increasing importance of regional and agglomeration traffic.

The biggest group of PKP Intercity's passengers includes people using domestic railway transport services. They made up for 94.6% of all passengers. The number of passengers using international trains was 1,669.1 thousand and was lower by 10.5% than in 2012.

The share of passengers using fast trains accounted for 89.4% of all transported people, while 10.6% of them used qualified trains. Passengers mostly travelled by second class. They made up for 92.2% of all passengers. The majority of passengers (72%) bought single tickets.



## 5.7. Zatrudnienie

Stan zatrudnienia w PKP Intercity 31 grudnia 2013 roku wyniósł 7 246 osób i był niższy od stanu na koniec roku 2012 o 162 osoby.

## 5.7. Employment

On 31 December 2013, PKP Intercity employed 7,246 people, i.e. 162 people fewer than at the end of 2012.

Struktura zatrudnienia według Regionu Zakładu na koniec roku 2012 i 2013 (w osobach)  
Structure of employment by plant regions as at the end of 2012 and 2013 (in persons)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013-2012	%
Centrala Spółki / Company's headquarters	468	485	17	3,6%
Zakład Centralny / Central Railway Plant	2 404	2 342	-62	-2,6%
Zakład Zachodni / Western Railway Plant	1 117	1 094	-23	-2,1%
Zakład Południowy / Southern Railway Plant	1 866	1 826	-40	-2,1%
Zakład Północny / Northern Railway Plant	1 553	1 499	-54	-3,5%



## 5.8. Dofinansowanie

## 5.8. Subsidies

Otrzymane dofinansowanie przez PKP Intercity w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Subsidies granted to PKP Intercity in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Dotacja przedmiotowa / <b>Product subsidy</b>	173,8	177,3	3,5	2%
Dofinansowanie pociągów międzynarodowych / <b>Subsidy for international trains</b>	297,4	356,3	59	19,8%
Dofinansowanie pociągów międzywojewódzkich / <b>Subsidy for interprovincial trains</b>	63,1	50	-13,1	-20,7%

W 2013 roku spółka otrzymała na wyrównanie przychodów utraczonych w związku z respektowaniem przejazdowych ulg ustawowych dotację przedmiotową w wysokości 177,3 mln zł, tj. o 3,5 mln zł więcej niż w 2012 roku. Dotacja przedmiotowa wynikająca z przejazdów pociągami międzywojewódzkimi objętymi Umową z Ministrem Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej osób uprawnionych do ulg ustawowych wyniosła 151,2 mln zł, a w przypadku pociągów międzynarodowych przewożących podróżnych także na odcinkach krajowych 3,7 mln zł.

Zgodnie z uchwaloną przez Sejm RP 16 grudnia 2005 roku ustawą o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, zakładającą m.in. możliwość dofinansowania kolejowych przewozów międzynarodowych (poprzez wprowadzenie do ustawy o transporcie kolejowym art. 40a ust. 2), 2 czerwca 2006 r. spółka zawarła z Ministrem Transportu umowę ramową o świadczenie usług publicznych. Na jej podstawie zawierane są coroczne umowy „o organizowanie, wykonywanie i dotowanie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w ramach usług publicznych”. Umowa obowiązywała do 31 grudnia 2013 roku.

Na podstawie Umowy Ramowej spółka zobowiązana jest wykonywać międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z obowiązującą w danym roku obrotowym Umową Roczną oraz obowiązującym Rozkładem Jazdy Pociągów, na warunkach określonych w Umowach Rocznych. W 2013 roku w ramach tej umowy spółka przewiozła 1,8 mln pasażerów, a pociągi objęte umową wykonały pracę eksploatacyjną w wysokości 3,7 mln pockm. W ramach umowy spółka otrzymała dofinansowanie w wysokości 50 mln zł, w tym rozsądny zysk w wysokości 12,1 mln zł.

W 2013 roku praca eksploatacyjna wykonana w ramach umowy wyniosła 31,6 mln pockm. W ramach umowy przewieziono 22,5 mln pasażerów. W 2013 roku dofinansowanie pociągów międzywojewódzkich

In 2013, the company was granted a product subsidy in the amount of 177.3 million PLN, i.e. by 3.5 million PLN more than in 2012, as a compensation for lost revenues resulting from respecting statutory allowances. The product subsidy for the transport of people entitled to statutory allowances by means of interprovincial trains covered by the agreement with the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy amounted to 151.2 million PLN, while in the case of international trains transporting passengers in Poland, it was 3.7 million PLN.

In compliance with the act amending the act on railway transport, passed by the Parliament of the Republic of Poland and stipulating e.g. the possibility of subsidising international railway connections (by the addition of Article 40a section 2 to the act on railway transport), on 2 June 2006, the company and the Minister of Transport signed a framework public service agreement. On this foundation, annual agreements on the “organisation, carrying-out and co-financing of international passenger railway transport in the territory of the Republic of Poland as part of public services” are signed. The agreement was valid through 31 December 2013.

Under the Framework Agreement, the company is obliged to carry out international passenger railway transport in the territory of the Republic of Poland, in compliance with the Annual Agreement being in force in a given year and the annual timetable in force, on the terms and conditions stipulated in the Annual Agreements. In 2013, under such an agreement, the company transported 1.8 million passengers, while covered by the agreement made 3.7 million train-kilometres. As part of the agreement, the company was granted a subsidy in the amount of 50 million PLN, including a reasonable profit of 12.1 million PLN.

In 2013, the operation work under the agreement was at the level of 31.6 million train-kilometre. As part of the agreement, over 22.5 million passengers were transported. In 2013, the subsidy for interprovincial trains amounted to 356.3 million PLN, including a reasonable profit,

wyniosło 356,3 mln zł, w tym rozsądny zysk, liczony od wartości zaangażowanego majątku, wyniósł 27,9 mln zł.

Z uwagi na wymogi stawiane przez Komisję Europejską w 2013 roku z Umowy Ramowej wyłączono Zadanie B (kolejowe przewozy pasażerskie realizowane składami zespolonymi na linii E-65), zastępując projekt ich zakupu innymi, realizowanymi przez PKP Intercity. Do Umowy Ramowej wprowadzono następujące projekty inwestycyjne:

1. odnowa taboru dla relacji Przemyśl – Szczecin, etap I i etap II (modernizacja łącznie 218 wagonów);
2. odnowa taboru dla relacji Wrocław – Gdynia (zakup 25 wagonów pasażerskich);
3. zakup 10 lokomotyw spalinowych do ruchu pasażerskiego;
4. modernizacja 20 lokomotyw spalinowych;
5. zakup taboru do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich (zakup 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych).

W związku z wprowadzonymi zmianami, polegającymi również na zmianie sposobu ustalania wysokości rekompensaty oraz kalkulowania wysokości rozsądnego zysku, łączna wysokość dofinansowania w całym okresie ważności Umowy Ramowej wzrosła z 2 785,6 mln zł do 4 516,2 mln zł, czyli o 1 730,6 mln zł. Aneks Nr 4 do Umowy Ramowej podpisany został 2 października 2013 roku.

calculated on the basis of the value of assets used, which amounted to 27.9 million PLN.

Due to requirements defined by the European Commission in 2013, Task B (passenger railway transport carried out by the use of multiple units on the E-65 line) was excluded from the Framework Agreement and their planned purchase was replaced with other purchases implemented by PKP Intercity. The following investment plans were introduced to the Framework Agreement:

1. renovation of rolling stock for the Przemyśl-Szczecin route, stage I and stage II (upgrade of 218 wagons);
2. new rolling stock for the Wrocław – Gdynia route (purchase of 25 passenger wagons);
3. purchase of 10 Diesel locomotives for passenger transport;
4. upgrade of 20 Diesel locomotives;
5. purchase of rolling stock for passenger railway transport (purchase of 20 electric multiple units).

Due to the changes implemented, also including the change of the manner of calculating compensation and reasonable profit, the total subsidy in the entire period of the Framework Agreement increased from 2,785.6 million PLN to 4,516.2 million, i.e. by 1,730.6 million PLN. Annex no. 4 to the Framework Agreement was signed on 2 October 2013.



## 5.9. Najważniejsze wydarzenia

### Styczeń

Pojawienie się w sprzedaży oferty Wcześniej. Pasażer, kupując bilet najwcześniej na 30, a najpóźniej na 7 dni przed podróżą, otrzymuje rabat wynoszący 10% ceny.

Start IC Mobile Navigator – pierwsza mobilna aplikacja PKP Intercity. Aplikacja umożliwia bezpłatny dostęp do wyszukiwarki połączeń, pokazuje w czasie rzeczywistym położenie pociągu lub jego ewentualne opóźnienie, a także dostarcza informacje o aktualnych ofertach i promocjach.

Uzyskanie po raz pierwszy w swojej historii przez PKP Intercity w styczniu 2013 roku ratingu nadanego przez Fitch Ratings na poziomie:

- „BBB-” (długoterminowy rating podmiotu w walucie zagranicznej);
- „BBB” (długoterminowy rating podmiotu w walucie krajowej);
- „A(pol)” (długoterminowy rating krajowy).

Wmurowanie kamienia węgielnego pod zaplecze techniczne dla pociągów kategorii EIC Premium na warszawskiej Olszynie Grochowskiej.

### Luty

Zakończenie kolejnej edycji akcji Zbuduj z nami Twój Rozkład Jazdy. Przewoźnik otrzymał ponad 2300 zgłoszeń z uwagami na temat rozkładu jazdy pociągów w sezonie 2013/2014.

### Marzec

Pojawienie się „Po prostu BILET” – rozwiązania zastępującego bilet i miejscówkę. Przy zakupie biletu pasażer otrzymuje tylko jeden blankiet, na którym znajduje się informacja o wyznaczonym miejscu.

Wprowadzenie opcji płatności kartą we wszystkich pociągach przewoźnika.

Testy PKP Intercity pierwszej polskiej lokomotywy z serii GAMA.

Zawarcie pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Umów Rocznych na organizowanie, wykonywanie i dotowanie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w 2013 roku, przewidującej dofinansowanie na ten rok w kwocie 381 mln zł.

### Kwiecień

Start systemu jednej kolejki do kas na dworcu Warszawa Centralna (obecnie system funkcjonuje na 17 dworcach w kraju).

Udogodnienie dla posiadaczy międzynarodowych kart płatniczych – wprowadzenie na pokłady pociągów usługi DCC, czyli możliwości wyboru waluty podczas płatności kartą za bilet.

Odebranie przez PKP Intercity pierwszych wagonów z puli 68 modernizowanych na trasę Przemysł – Szczecin.

### Maj

Premiera kolorystyki i wnętrza nowej kategorii pociągów Express InterCity Premium.

## 5.9. Main events

### January

The new “Earlier” offer was introduced. A passenger buying a ticket no earlier than on the 30<sup>th</sup> day before his/her journey and no later than on the 7<sup>th</sup> day is granted a discount of 10%.

The IC Mobile Navigator was launched – being the first mobile application of PKP Intercity. The application provides free access to a rail connection search engine, shows the real-time location of a train or its possible delay and provides information on current offers and promotions.

For the first time in its history, in January 2013, PKP Intercity was ranked by Fitch Ratings at the level:

- “BBB-” (long-term rating of the entity in a foreign currency);
- “BBB” (long-term rating of the entity in its domestic currency);
- “A(pol)” (long-term domestic rating).

The cornerstone of the EIC Premium technical facilities was laid in Warsaw Olszynka Grochowska.

### February

Another edition of the campaign “Zbuduj z nami Twój Rozkład Jazdy” [Engl: Create your Timetable with us] was completed. The operator received over 2,300 comments on the timetable in the season 2013/2014.

### March

“Po prostu BILET” [Engl.: Just a TICKET] was introduced; it was a solution that replaced both a ticket and a reserved-seat ticket. When buying a ticket, a passenger is given only one ticket where his/her seat is indicated.

Credit card payments were introduced on all trains.

PKP Intercity carried out tests of the first Polish locomotive of the GAMA series.

PKP Intercity and the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy concluded Annual Agreements regarding organisation, carrying-out and subsidising interprovincial and international passenger transport in 2013, providing for a subsidy of 381 million PLN for the year.

### April

A queue management system was launched at the Warszawa Centralna station (currently, the system operates at 17 stations in the country).

A facility for international payment card holders – the DCC service, i.e. the possibility of defining transaction currency while paying by card for tickets – was introduced on trains.

PKP Intercity accepted the first wagons out of 68 upgraded trains intended for the Przemysł – Szczecin route.

### May

The colour and interior of the new category of Express InterCity Premium trains were presented.

Przeszkolenie załogi pociągów z pierwszej pomocy – ok. 1700 konduktorów.

Pojawienie się w sprzedaży Biletu Relacyjnego, czyli atrakcyjnych upustów w cenach biletów na wybranych trasach kolejowych w całej Polsce.

### Czerwiec

Wprowadzenie w komunikacji krajowej dwóch kategorii pociągów: Express InterCity (EIC) oraz Twoje Linie Kolejowe (TLK). Expressy (Ex) oraz pociągi EuroCity (EC) zostały włączone do kategorii EIC.

Udostępnienie dedykowanych przedziałów dla opiekunów podróżujących z dziećmi i osób o ograniczonej mobilności ruchowej.

### Lipiec

Uruchomienie sezonowych kas biletowych w nadmorskich miejscowościach wypoczynkowych.

### Sierpień

Przyjazd Pendolino do Polski – prezentacja pierwszego pociągu kategorii EIC Premium na wrocławskim Dworcu Głównym.

Testy pociągów kategorii EIC Premium na torze doświadczalnym Instytutu Kolejnictwa w Żmigrodzie.

Podpisanie umowy z konsorcjum Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. oraz Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” na modernizację 150 wagonów, które będą kursować na trasie Przemysł – Szczecin.

Rozstrzygnięcie przetargu na zakup i utrzymanie 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych dla PKP Intercity. Zamówienie wykona konsorcjum NEWAG oraz Stadler Polska.

Uatrakcyjnienie oferty międzynarodowej – tańsze podróże do Czech.

Podjęcie przez Radę Ministrów uchwały zwiększającej z 2 mld zł do 3,7 mld zł kwotę dotacji budżetowej dla PKP Intercity na świadczenie przewozów międzywojewódzkich w latach 2014–2020.

### Wrzesień

Zakup przez PKP Intercity piętnusów. Przewoźnik ogłosił przetarg na zakup 10 pociągów piętrowych na trasę Warszawa – Łódź.

Prezentacja PKP Intercity na Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO.

Udział przedstawicieli PKP Intercity w Forum Ekonomicznym w Krynicy.

### Październik

Pojawienie się 68 zmodernizowanych wagonów na trasie Przemysł – Szczecin.

Początek testów pociągów kategorii EIC Premium na krajowych szlakach.

Podpisanie Aneksu Nr 4 do Umowy Ramowej, w którym uwzględniono zwiększenie dofinansowania pociągów międzywojewódzkich oraz usankcjonowano wprowadzenie nowych projektów taborowych.

Train staff (approx. 1,700 conductors) took part in first aid training. Bilet Relacyjny [Engl.: Relational ticket] was offered; it offers attractive ticket price discounts on selected railway routes in entire Poland.

### June

Two categories of trains were introduced to the domestic offer: Express InterCity (EIC) and Twoje Linie Kolejowe (TLK). Expresses (Ex) and EuroCity trains (EC) were included in the EIC category.

Compartments intended for parents travelling with children and people with reduced mobility were made available.

### July

Seasonal ticket windows were opened in seaside resorts.

### August

Pendolino came to Poland – the first train in the EIC Premium category was presented at Dworzec Główny in Wrocław.

Tests of EIC Premium trains were carried out on the test track of the Railway Institute in Żmigrod.

The company signed an agreement with the Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. and Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego “Mińsk Mazowiecki” consortium on the upgrade of 150 wagons to be used on the Przemysł – Szczecin route.

The public procurement for the purchase and maintenance of 20 electric multiple units for PKP Intercity was adjudicated. The contract will be performed by the NEWAG and Stadler Polska consortium.

A more attractive offer of international connections – special offers for passengers travelling to the Czech Republic.

The Council of Ministers passed a resolution increasing the public subsidy for PKP Intercity for interprovincial connections in the years 2014 – 2020 from 2 billion PLN to 3.7 billion PLN.

### September

PKP Intercity purchased double-decker trains. The operator issued a call for tenders for 10 double-decker trains for the Warsaw – Łódź route.

PKP Intercity took part in the TRAKO International Railway Fair.

PKP Intercity’s representatives took part in the Economic Forum in Krynica.

### October

68 upgraded wagons were put into use on the Przemysł – Szczecin route.

Tests of the EIC Premium trains on domestic routes began.

Annex no. 4 to the Framework Agreement was signed; it provided for a higher subsidy for interprovincial connections and sanctioned the implementation of new projects concerning rolling stock.

## Listopad

24 listopada 2013 roku – ustanowienie podczas jazd testowych składu ED250 „Pendolino” przeprowadzanych na Centralnej Magistrali Kolejowej rekordu prędkości na polskich torach, tj. 293 km/h. Pociąg sprawdzany był m.in. pod kątem współpracy z urządzeniami sterowania ruchem, procesu hamowania, oddziaływania pola magnetycznego. W badaniach uczestniczyli przedstawiciele: producenta pociągów, PKP Intercity, Instytutu Kolejnictwa, PKP PLK i PKP Energetyka.

Ogłoszenie przez PKP Intercity przetargu na zakup symulatora lokomotywy.

Podpisanie pomiędzy PKP Intercity i konsorcjum Newag S.A. i Stadler Polska umowy na dostawę do końca 2015 roku 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych wraz z 15-letnim ich utrzymaniem. Wartość kontraktu wynosi 1 621,1 mln zł.

## Grudzień

Zakończenie testów dynamicznych Pendolino.

Przeszkolenie przez PKP Intercity blisko 1700 pracowników drużyn konduktorskich z zakresu profesjonalnej obsługi klienta.

Zakończenie testów społecznych pociągów kategorii EIC Premium. Pociąg był sprawdzany pod względem przystosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Wejście w życie nowego rozkładu pociągów PKP Intercity na sezon 2013/2014.

Opublikowanie przez Komisję Europejską decyzji uznającej finansowanie publiczne w wysokości 93 mln euro na zakup ED250 za zgodne z unijnymi zasadami pomocy publicznej.

Pozyskanie przez PKP Intercity środków z Europejskiego Banku Inwestycyjnego na sfinansowanie zakupu składów ED250. Środki z kredytu, którego całkowita kwota wynosi 1 422 mln zł, będą uruchamiane zgodnie z harmonogramem wystawiania faktur płatniczych przez wykonawcę.

## November

24 November 2103 – a speed record on the Polish railroads of 293 km/h was set during a test ride of the ED250 “Pendolino” train carried out on the Central Railway Main Line. The train was tested in respect of, among others, its communication with traffic control devices, braking process and magnetic field effect. The test was performed by: the manufacturer of the trains, PKP Intercity, Railway Institute, PKP PLK and PKP Energetyka.

PKP Intercity issued a call for tenders for a locomotive simulator.

PKP Intercity and the Newag S.A. and Stadler Polska consortium signed an agreement under which 20 electric multiple units were to be delivered by the end of 2015 and maintained for the following 15 years. The value of the contract amounts to 1,621.1 million PLN.

## December

Dynamic tests of Pendolino were completed.

Near 1,700 conductor team employees were trained in the area of professional customer service.

Social tests of the EIC Premium trains were completed. The trains were tested in respect of whether they are adjusted to the needs of the disabled.

A new timetable for the season 2013/2014 was introduced.

The European Commission announced its decision declaring the public subsidy in the amount of EUR 93 million for the purchase of ED250 to be compliant with the principles of state aid.

PKP Intercity was granted funds from the European Investment Bank for the purchase of ED250 trains. Funds from the loan totaling 1,422 million PLN will be released according to the schedule of issuing invoices by the contractor.



# WARSZAWA CENTRALNA

2 peron platform  
tor track 3

Informacja  
Information

Wyjścia / Departures	
1	Warszawa Główna
2	Warszawa Zachodnia
3	Warszawa Wschodnia
4	Warszawa Młocze
5	Warszawa Ursynów
6	Warszawa Wesoła
7	Warszawa Żelazna
8	Warszawa Żwirki i Wigury
9	Warszawa Żwirki i Wigury
10	Warszawa Żwirki i Wigury

Przybycia / Arrivals	
1	Warszawa Główna
2	Warszawa Zachodnia
3	Warszawa Wschodnia
4	Warszawa Młocze
5	Warszawa Ursynów
6	Warszawa Wesoła
7	Warszawa Żelazna
8	Warszawa Żwirki i Wigury
9	Warszawa Żwirki i Wigury
10	Warszawa Żwirki i Wigury









## ■ 6. PKP Energetyka

[www.pkpenergetyka.pl](http://www.pkpenergetyka.pl)

### 6.1. O firmie

Istotą działalności PKP Energetyka S.A. (dalej PKP Energetyka) jest kontynuowanie realizacji zadań na rzecz prawidłowego funkcjonowania transportu kolejowego w dziedzinie szeroko rozumianej energetyki oraz rozszerzanie działalności poprzez zdobywanie i obsługę klientów spoza rynku kolejowego. Główne grupy obsługiwanych klientów i produktów oferowanych przez PKP Energetyka to klienci kolejowi oraz klienci B2B.

Spółka w 2013 roku pozyskała koncesję na obrót paliwami gazowymi, ważną od 2013 do 2030 roku.

W skład PKP Energetyka wchodzi Oddziały Obrotu, Dystrybucji, Paliwa, Usług (w skład którego wchodzi 15 zakładów świadczących szeroko rozumiane usługi energetyczne) oraz Pion Sprzedaży.

## ■ 6. PKP Energetyka

[www.pkpenergetyka.pl](http://www.pkpenergetyka.pl)

### 6.1. About the company

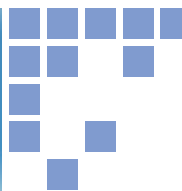
The essence of PKP Energetyka S.A.'s (hereinafter PKP Energetyka) activity is the continuation of tasks necessary for the proper functioning of railway transport in the area of the widely understood power industry and extension of its activity by winning and providing services to customers from outside of the railway market. PKP Energetyka provides its services and products to customers related to the railways and B2B customers.

In 2013, the company was granted a license to sell gas fuels, valid from 2013 to 2030.

PKP Energetyka consists of Turnover, Distribution, Fuel and Service Departments (the latter consisting of 15 plants providing widely understood power services) and a Sales Unit.

## 6.2 Władze spółki

## 6.2. Company's management



Tadeusz Skobel  
Prezes Zarządu  
President of the Management Board

### Zarząd

- Tadeusz Skobel  
– Prezes Zarządu
- Marta Towpik  
– Członek Zarządu, Dyrektor Ekonomiczno-Finansowy
- Wojciech Szwankowski  
– Członek Zarządu, Dyrektor Handlowy

### Rada Nadzorcza

- Jacek Leonkiewicz  
– Przewodniczący
- Michał Chróst
- Marta Sitko
- Konrad Szutenbach
- Andrzej Łukasik
- Andrzej Niezgoda

### Management Board

- Tadeusz Skobel  
– President of the Management Board
- Marta Towpik  
– Member of the Management Board, Financial Director
- Wojciech Szwankowski  
– Member of the Management Board, Sales Director

### Supervisory Board

- Jacek Leonkiewicz  
– Chairperson
- Michał Chróst
- Marta Sitko
- Konrad Szutenbach
- Andrzej Łukasik
- Andrzej Niezgoda

### 6.3. Finanse

PKP Energetyka w 2013 roku osiągnęła zysk netto w wysokości 90 mln zł, który był wyższy od uzyskanego w 2012 roku o 24,3 mln zł. To efekt głównie wyższego wyniku na pozostałej działalności operacyjnej, przy jednocześnie niższym wyniku na działalności podstawowej.

Wynik ze sprzedaży wyniósł 115,9 mln zł i był niższy o 2,2 mln zł niż w roku 2012. Przychody ze sprzedaży wyniosły 3 691,3 mln zł i były wyższe niż w 2012 roku o 454,3 mln zł (wzrost wielkości kosztu wytworzenia produktów na własne potrzeby jednostki, wzrost przychodów z prac modernizacyjnych na liniach kolejowych, wyższe przychody ze sprzedaży paliw oraz wzrost sprzedaży energii, głównie w segmencie odbiorców niepodłączonych do sieci spółki – Third Party Access, dalej „TPA”).

### 6.3. Financial situation

In 2013, PKP Energetyka recorded a net profit in the amount of 90 million PLN that was 24.3 million PLN higher than in 2012. This results from a higher result in the case of other operating activity, while the result for core business was lower.

Sales revenues amounted to 115.9 million PLN and were 2.2 million PLN lower than in 2012. Sales revenues amounted to 3,691.3 million PLN and were 454.3 million PLN higher than in 2012 (higher costs of manufacturing goods for internal use, higher revenues from railway line upgrades, higher revenues from the sale of fuels and a higher volume of power sold, mainly in the segment of customers having no access to the company's network – Third Party Access, hereinafter "TPA").

Zestawienie wyników finansowych za lata 2012–2013 (w mln zł)  
List of financial results for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody ze sprzedaży / Sales revenues	3 237	3 691,3	454,3	14%
Koszty działalności operacyjnej / Operating expenses	3 118,9	3 575,4	456,5	14,6%
Wynik ze sprzedaży / Profit/loss on sales	118,1	115,9	-2,2	-1,9%
Pozostałe przychody operacyjne / Other operating revenues	23,8	28,5	4,7	19,5%
Pozostałe koszty operacyjne / Other operating expenses	71,1	38,4	-32,7	-46%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej / Profit/loss on other operating activity	-47,3	-9,9	37,4	-79%
EBIT / EBIT	70,8	105,9	35,2	49,7%
EBITDA / EBITDA	150,5	185,5	35	23,3%
Marża EBITDA / EBITDA margin	4,6%	5%		
Przychody finansowe / Financial revenues	22,3	18,6	-3,7	-16,6%
Koszty finansowe / Financial expenses	9,7	11,4	1,7	17,2%
Wynik na działalności finansowej / Profit/loss on financial activities	12,6	7,2	-5,4	-42,6%
Zysk (strata) brutto / Gross profit (loss)	83,4	113,1	29,8	35,7%
Podatek dochodowy / Income tax	17,7	23,2	5,4	30,7%
Zysk (strata) netto / Net profit (loss)	65,6	90	24,3	37,1%
Rentowność netto / Net profitability	2%	2,4%		

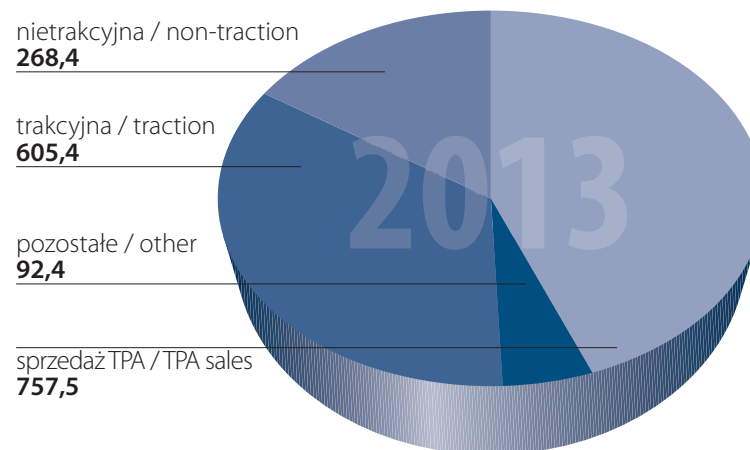
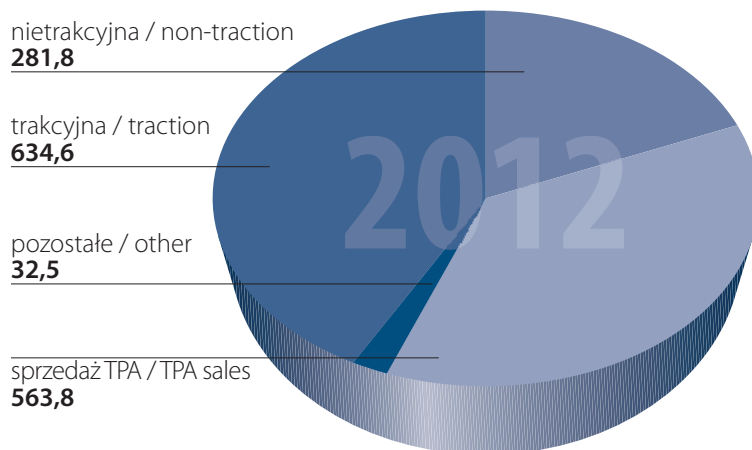


W porównaniu do 2012 roku w 2013 roku PKP Energetyka odnotowała poprawę wyniku na pozostałej działalności operacyjnej o 37,4 mln zł, głównie w rezultacie niższych pozostałych kosztów operacyjnych (w 2012 roku spółka zawiązała rezerwy na kontrakty przynoszące straty, które PKP Energetyka realizowała jako konsorcjant bądź lider konsorcjum wspólnie z Przedsiębiorstwem Napraw Infrastruktury Sp. z o.o.).

In 2013, PKP Energetyka recorded a 37.4 million PLN higher result for other operating activity than in 2012; it was mainly linked to lower other operating expenses (in 2012, the company established provisions for unprofitable contracts implemented by PKP Energetyka as a consortium member or a consortium leader together with Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o.).



Struktura segmentu sprzedaży energii elektrycznej w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Structure of electric power sales segment in the years 2012–2013 (in million PLN)



Wybrane dane operacyjne spółki za lata 2012–2013  
Selected operating figures of the company for the years 2012–2013

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Wolumen sprzedaży energii elektrycznej (obróć) w GWh / Electric power sales volume (turnover) in GWh	5 547,9	6 590,3	1 042,4	18,8%
Energia trakcyjna / Traction current	2 314,1	2 269,5	-44,6	-1,9%
Energia nietrakcyjna / Non-traction current	3 233,8	4 320,8	1 087	33,6%
Umowy kompleksowe / Master agreements	985	988,5	3,5	0,4%
Sprzedaż TPA / TPA sales	2 248,8	3 332,3	1 083,5	48,2%
Wolumen sprzedaży energii elektrycznej (usł. dystrybucji) w GWh / Electric power sales volume (distribution services) in GWh	3 379,6	3 398,9	19,3	0,6%
Energia trakcyjna / Traction current	2 314,1	2 269,5	-44,6	-1,9%
Energia nietrakcyjna / Non-traction current	1 065,5	1 129,4	63,9	6%
Wolumen sprzedaży paliw w m <sup>3</sup> / Fuel sales volume in m <sup>3</sup>	29 904	37 747	7 843	26,2%

Koszty działalności operacyjnej w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Operating expenses in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Amortyzacja / Depreciation	79,7	79,6	-0,1	99,8%
Zużycie materiałów i energii / Materials and energy consumption	307,3	442,1	134,7	143,8%
Usługi obce / Outsourced services	680,8	749,9	69,1	110,2%
Podatki i opłaty / Taxes and fees	26,2	25,6	-0,6	97,8%
Wynagrodzenia / Salaries and wages	358,5	379,6	21,1	105,9%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia / Social insurance and other benefits	96,6	88,4	-8,2	91,5%
Pozostałe koszty rodzajowe / Other costs by type	9,5	10,9	1,4	114,4%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów / Value of goods and materials sold	1 560,3	1 799,4	239,1	115,3%
zakup energii / purchase of power	1 428,9	1 640,1	211,2	114,8%
zakup paliwa / purchase of fuels	130,6	158,4	27,8	121,3%

Koszty operacyjne w 2013 roku wyniosły 3 575,4 mln zł i były wyższe od uzyskanych w 2012 roku o 456,5 mln zł (głównie w związku ze wzrostem sprzedaży zwiększeniu uległa wartość zakupionej energii i paliwa na cele sprzedaży). Wyższe koszty operacyjne w stosunku do roku 2012 obejmowały koszty zużycia materiałów i energii w rezultacie większego zakresu wykonanych robót budowlanych oraz koszty usług obcych, w tym koszty modernizacji linii kolejowych.

In 2013, operating expenses amounted to 3,575.4 million PLN and were 456.5 million PLN higher than in 2012 (due to higher sales, the value of power and fuels purchased for the purpose of resale rose). The higher operating expenses included the costs of materials and energy consumption resulting from a wider range of construction works performed, and the cost of outsourced services, including costs of the upgrade of railway lines.

Struktura kosztów operacyjnych w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Structure of operating expenses in the years 2012–2013 (in million PLN)

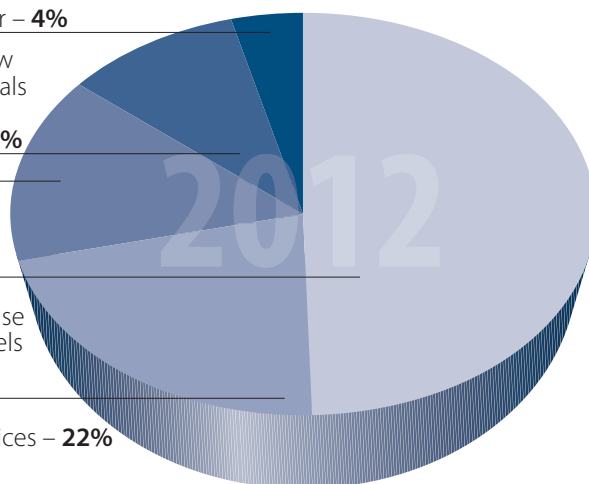
pozostałe / other – 4%

zużycie materiałów i energii / materials and energy consumption – 10%

koszty pracy labour costs 15%

zakup energii i paliwa / purchase of power and fuels 50%

usługi obce outsourced services – 22%



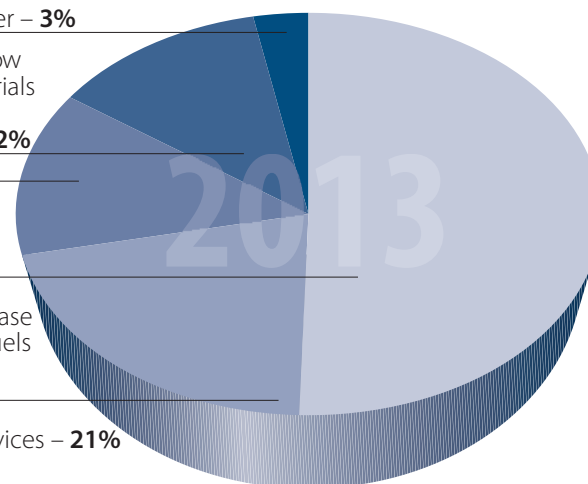
pozostałe / other – 3%

zużycie materiałów i energii / materials and energy consumption – 12%

koszty pracy labour costs 13%

zakup energii i paliwa / purchase of power and fuels 50%

usługi obce outsourced services – 21%



## 6.4. Majątek

W wyniku dokonanych zmian w stanie środków trwałych wartość brutto posiadanych na koniec okresu sprawozdawczego środków trwałych wynosiła ogółem 1 782,8 mln zł i uległa zwiększeniu o 128,6 mln zł w porównaniu do roku 2012.

## 6.4. Assets

As a consequence of the changes made to property, plant and equipment, their gross value as at the end of the reporting period amounted to a total of 1,782.8 million PLN and rose by 128.6 million PLN in relation to 2012.

Rzeczowe aktywa trwałe w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Tangible non-current assets in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Aktywa trwałe / Non-current assets	1 140,8	1 406,2	265,4	23,3%
Wartości niematerialne i prawne / Intangible assets	12,7	26,3	13,6	107,4%
Inne wartości niematerialne i prawne / Other intangible assets	12,7	26,3	13,6	107,4%
Rzeczowe aktywa trwałe, z tego: / Tangible non-current assets, including:	1 044,3	1 287,6	243,3	23,3%
Środki trwałe, z tego: / Property, plant and equipment, including:	914,6	976,2	61,6	6,7%
Grunty / Land:	74,6	72,6	-1,9	-2,6%
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej / Buildings, premises, civil and water engineering structures	493	515	22	4,5%
Urządzenia techniczne i maszyny / Technical equipment and machinery	194,9	225,6	30,8	15,8%
Środki transportu / Vehicles	148,2	156,9	8,7	5,9%
Środki trwałe w budowie / Work in progress	117,6	300	182,4	155,2%
Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie / Advance payments for work in progress	12,1	11,4	-0,7	-6,1%

Dominujący udział w wartości majątku PKP Energetyka mają budowle i urządzenia tworzące układ dystrybucji energii elektrycznej, ich wartość netto stanowi 54,5% ogólnej wartości majątku spółki. Spółka na koniec 2013 roku posiadała 630 działek o powierzchni 170,3 ha oraz 721 budynków o powierzchni 170,5 tys. m<sup>2</sup>.

PKP Energetyka dzierżawi od PKP S.A. budynki i budowle zaplecza technicznego oraz budynki i budowle związane z układem dystrybucyjnym. Przedmiotem umowy dzierżawy nieruchomości związanych z układem przesyłowo-rozdzielczym prądu stałego są 453 działki gruntu o łącznej powierzchni 93,8 tys. ha. Przedmiotem umowy dzierżawy nieruchomości związanych z zapleczem technicznym jest 681 działek gruntu o łącznej powierzchni 81,9 tys. ha. Spółka dokonuje od PKP S.A. najmu lokali użytkowych w 123 lokalizacjach o łącznej powierzchni 14,3 tys. m<sup>2</sup>.

The dominating item of the PKP Energetyka's assets are buildings and units being part of the electric power distribution system; their net value accounts for 54.5% of the total assets of the company. As at the end of 2013, the company owned 630 plots having the area of 170.3 ha and 721 buildings with the floor space of 170.5 thousand m<sup>2</sup>.

PKP Energetyka leases technical buildings and facilities as well as distribution system facilities from PKP S.A. As part of the lease contract for the DC distribution system, it leases 453 plots with the total area of 93.8 thousand ha. As part of the lease contract for technical buildings and facilities, it leases 681 plots with the total area of 81.9 thousand ha. The company rents commercial premises in 123 localisations having the total floor area of 14.3 thousand m<sup>2</sup>.

## 6.5. Inwestycje

Strategia działalności spółki przewiduje koncentrację nakładów na zadania o charakterze modernizacyjnym wobec istniejących układów elektroenergetycznych oraz o charakterze rozwojowym w zakresie dotyczącym głównie przyłączania nowych odbiorców energii elektrycznej, budowy własnych rozdzielczych punktów zasilających oraz budowy i modernizacji układów zasilania sieci trakcyjnej.

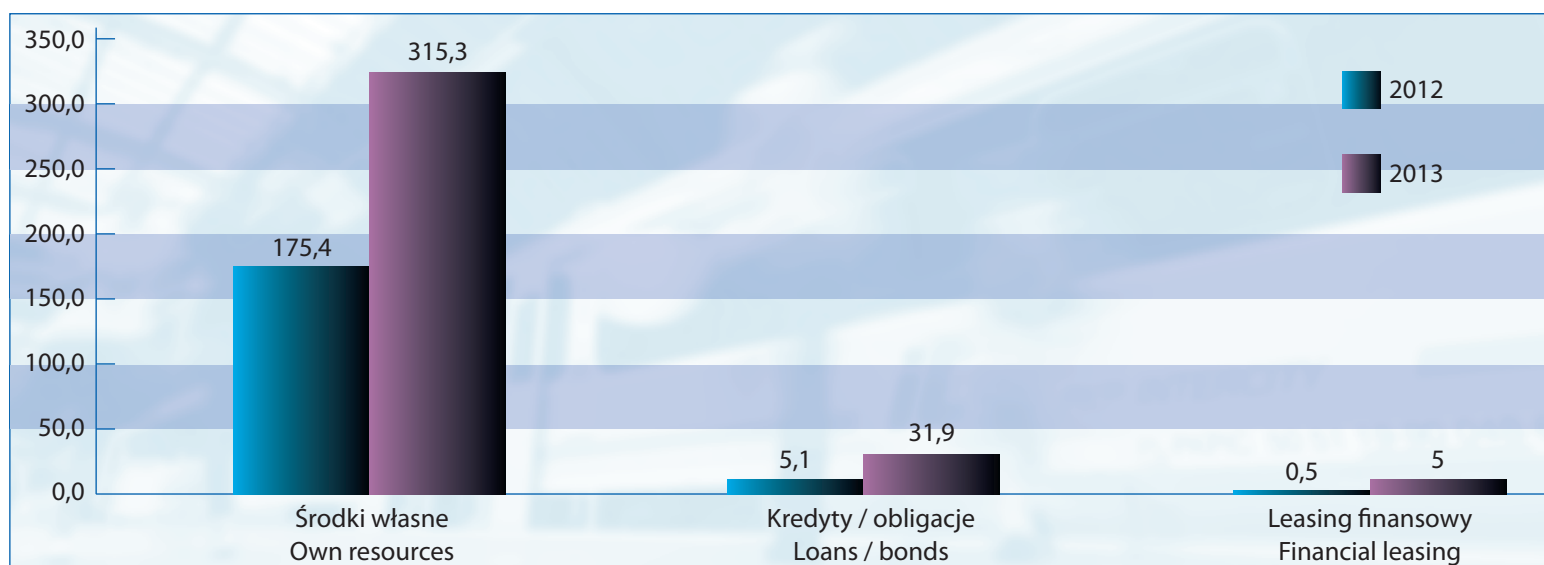
## 6.5. Investments

The strategy for the company's activity includes the concentration of capital expenditures for tasks related to the upgrade of existing electric power distribution systems and development activities comprising the extension of the network of customers buying electric power, constructing own switching stations and constructing and upgrading the traction network supply system.

Zestawienie kwot nakładów inwestycyjnych poniesionych przez spółkę w latach 2012–2013 (w mln zł)  
List of capital expenditures incurred by the company in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana/Change	
			2013–2012	%
Budownictwo inwestycyjne / Construction projects	146,4	296,5	150,1	102,5%
Modernizacja taboru / Upgrade of rolling stock	9,4	11,1	1,7	18%
Zakup taboru / Purchase of rolling stock	6,9	10,9	4	58,1%
Pozostałe / Other	18,4	33,7	15,3	83,3%
w tym: / including:				
zakup maszyn i urządzeń / purchase of machinery and equipment	5,3	13,2	7,9	148,1%
systemy i sprzęt informatyczny / IT systems and equipment	9,2	16,2	7	76,5%

Struktura źródeł finansowania nakładów inwestycyjnych w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Structure of capital expenditure financing sources in the years 2012–2013 (in million PLN)





## 6.6. Zatrudnienie

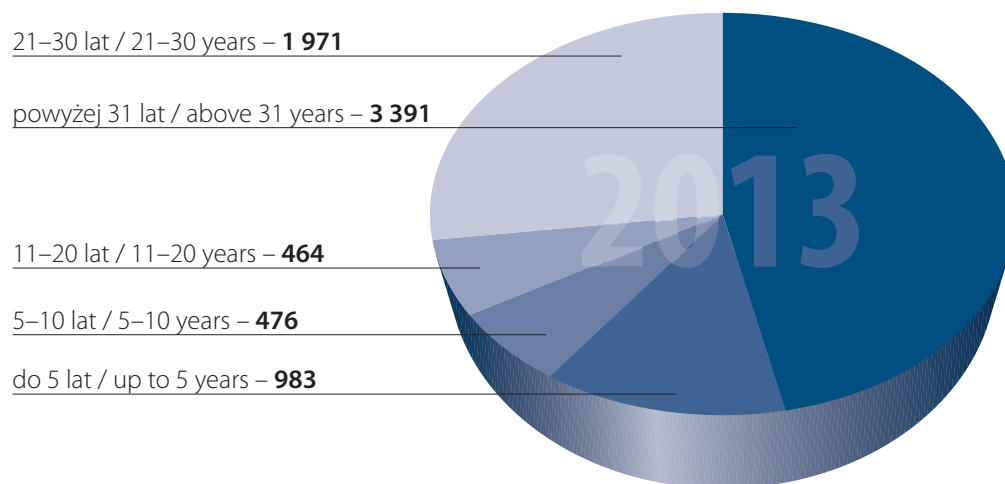
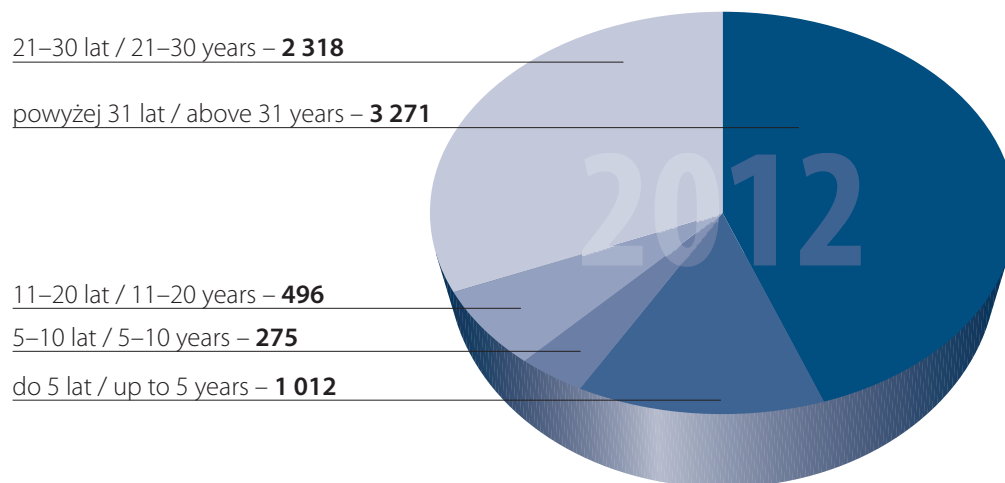
Stan zatrudnienia w PKP Energetyka 31 grudnia 2013 roku wyniósł 7 285 osób i był niższy od stanu na koniec 2012 roku o 87 osób.

## 6.6. Employment

On 31 December 2013, PKP Energetyka employed 7,285 people, i.e. 87 people fewer than at the end of 2012.



Struktura zatrudnienia według stażu pracy na koniec roku 2012 i 2013 (w osobach)  
Structure of employment by years of service as at the end of 2012 and 2013 (in persons)



## 6.7. Najważniejsze wydarzenia

### Styczeń

Wejście w życie nowego modelu biznesowego spółki, którego efektem jest powstanie Oddziału Usługi oraz Pionu Sprzedaży. Nowa struktura organizacyjna służy m.in. efektywniejszemu wykorzystaniu posiadanych zasobów, optymalizacji wydatków, dywersyfikacji przychodów oraz umocnieniu pozycji spółki na rynku pozakolejowym.

### Kwiecień

Spółka decyduje się na zbudowanie zasobów i kompetencji niezbędnych do osiągnięcia pełnej zdolności do wykonywania prac budowlanych w zakresie infrastruktury elektroenergetycznej najwyższych napięć (110–400 kV).

### Lipiec

Rozpoczęcie budowy trasy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju (SST). Pomorski Zakład spółki rozpoczął w lipcu prace elektrotrakcyjne jako podwykonawca firmy Strabag. Budowa pierwszego etapu linii SST obliczona jest na dwa lata, a jej koszt sięgnie blisko 240 mln zł.

### Sierpień

Uruchomienie osiemnastej bezobsługowej stacji paliw dla przevoźników kolejowych. Spółka PKP Energetyka w ciągu 3 lat stworzyła drugą co do wielkości w Europie sieć stacji paliw dla kolei.

### Październik

Uzyskanie koncesji na obrót gazem ziemnym. Jednocześnie spółka wprowadza zmiany organizacyjne oraz zmiany w modelu biznesowym, które istotnie ułatwią realizację sprzedaży pakietu multienergetycznego, złożonego z energii elektrycznej, gazu ziemnego i usług okołenergetycznych.

Podpisanie umowy z Bankiem Gospodarstwa Krajowego (BGK) oraz ING Bankiem Śląskim SA (ING) na emisję obligacji o wartości 500 milionów złotych. Środki pozyskane w wyniku emisji zostaną przeznaczone na finansowanie programu Modernizacji Układów Zasilania sieci trakcyjnej (MUZ-a)

### Listopad

Powstanie na budynku Podstacji Trakcyjnej Zachodnia efektownego, podświetlanego neonem muralu o wymiarach 15 x 9 metrów. Ręcznie malowana panorama Warszawy przedstawia pociąg kategorii EIC Premium oraz najważniejsze symbole Warszawy, między innymi Stadion Narodowy, Pałac Kultury i Nauki, Most Świętokrzyski, warszawskie wieżowce.

Udział PKP Energetyka w testach prędkości pociągu Pendolino. W ramach badań prowadzonych na Centralnej Magistrali Kolejowej Pendolino pojechało 293 km/h. Pociąg sprawdzany był m.in. pod kątem

## 6.7. Main events

### January

A new business model of the company entered into force, which resulted in the establishment of a Service Department and a Sales Unit. The new organisational structure is aimed at, among others, a more effective use of resources held, expenditure optimisation, revenue diversification and strengthening the company's position on markets unrelated to railway services.

### April

The company decided to develop resources and competences necessary to become fully capable of performing construction works concerning high-voltage infrastructure (110–400 kV).

### July

The construction of the line for Szczeciński Szybki Tramwaj (SST; Engl.: Szczecin Urban Tram). Being a subcontractor of Strabag, the company's Zakład Pomorski [Engl.: the Pomeranian Plant] started its works on the overhead line system. The first stage of the SST line construction is planned to take 2 years; it is expected that will cost nearly 240 million PLN.

### August

Eighteenth automatic filling station for domestic operators were put into operation. Within the last 3 years, PKP Energetyka has developed the second largest railway filling station network in Europe.

### October

The license to sell natural gas was granted. At the same time, the company introduced organisational changes and changes to the business models that would significantly streamline the sale of a multi-energy package consisting of electric power, natural gas and energy-related services.

The agreement for issuing bonds worth 500 million PLN was signed with Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK) and ING Bank Śląski (ING). Funds collected as a result of the issue will be allocated for the financing of the traction network supply System Upgrade programme (MUZ-a – Polish: Modernizacja Układów Zasilania)

### November

A striking, neon-illuminated mural sized 15 x 9 metres was created on the building of the Zachodnia [Engl.: West] Traction Substation. In a hand-painted panorama of Warsaw, there is an EIC Premium train and Warsaw landmarks: e.g. the National Stadium, the Palace of Culture and Science, the Świętokrzyski Bridge, Warsaw skyscrapers.

PKP Energetyka participated in the speed tests of the Pendolino trains. During the tests carried out on the Central Railway Main Line,

współpracy z urządzeniami sterowania ruchem, procesu hamowania czy oddziaływania pola magnetycznego.

### **Grudzień**

Modernizacja w ramach programu MUZ-a łącznie 18 obiektów (podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych) oraz rozpoczęcie prace na 52 nowych i przeznaczonych do modernizacji.

Pendolino went at a rate of 293 km/h. The train was tested in respect of, among others, its communication with traffic control devices, braking process and magnetic field effect.

### **December**

18 units (traction substations and station sectioning cabins) were upgraded as part of the MUZ-a programme and works on 52 new units as well as works on units to be upgraded began.

### Odjazdy Departures

Czas Time	Pociąg Train	Do Destination	Przez Via	Peron Platform	Przewoźnik Operator
21:40	87126	Leszno		5 PR	
22:25	TLK 83200	Przemysł Główny		5 IC	
22:40	79734	Leszno		6 PR	
22:45	78201	Krzyż		5 PR	
22:48	77942	Gniezno		1 APR	
22:49	77255	Zbaszynek		4 APR	
22:53	77546	Jarocin		2 PR	
00:20	77211	Zbaszynek		4 APR	
00:40	77214	Ostrów Wielkopolski		1 PR	
00:47	M71014	Moskwa		2 IC	
01:35	78209	Krzyż		5 PR	
01:38	TLK 83206	Kraków Główny		5 IC	

### Przyjazdy Arrivals

Czas Time	Pociąg Train	Z From	Przez Via	Platform Platform
21:32	5741	Toruń Główny		
21:37	70244	Zielona Góra		
21:39	57611	Gdynia Główna Osobowa		
21:42	6723	Jelenia Góra		
21:44	87424	Słupsk		
21:59	TLK 17103	Warszawa Wschodnia		
22:11	TLK 37105	Kraków Płaszów		
22:20	TLK 37103	Kraków Główny		
22:22	TLK 83200	Swinoujście		
00:35	M71014	Paris Est.		
01:23	M72312	445 Berlin Zoolog.		
01:35	TLK 83206	Swinoujście		

### Peron 3

Czas Time	Pociąg Train	Do Destination	Przez Via	Przewoźnik Operator
05:15	87126	PRZEMYSŁ GŁÓWNY		
07:30	87126	KUTNO		
07:45	87126	PRZEMYSŁ GŁÓWNY		



peron platform 2



### Odjazdy Departures

Godzina	Kategoria	Do	Przebieg	Przebieg
12:20	IC	Katowice Główny	Warszawa Zachodnia	3
12:25	IC	Warszawa Wschodnia	1	
12:25	IC	Wien Westbf.	3	
12:27	IC	Warszawa Wschodnia	2	
12:30	IC	Wrocław Główny	4	
12:37	IC	Warszawa Wschodnia	1	
12:40	IC	Warszawa Wschodnia	2	
12:50	PR	Warszawa Wschodnia	1	
12:50	PR	Przemysł Główny	3	
12:55	IC	Bydgoszcz Główna	4	
12:59	IC	Lublin	1	
13:05	IC	Kraków Płaszów	3	
13:06	PR	Warszawa Wschodnia	1	
13:12	IC	Warszawa Wschodnia	2	
13:30	IC	Wrocław Główny	4	
13:35	IC	Warszawa Zachodnia	4	
13:40	IC	Łódź Kaliska	4	
13:42	IC	Warszawa Wschodnia	4	
13:46	IC	Kraków Główny	1	
13:50	PR	Wrocław Główny	3	
13:55	IC	Szczecin Główny	4	
13:55	IC	Białystok	3	

### Przyjazdy Arrivals

Godzina	Kategoria	Od	Przebieg	Przebieg
12:16	IC	Gdynia Główna Osobowa	3	
12:22	IC	Berlin Hbf.	2	
12:25	IC	Warszawa Wschodnia	4	
12:32	IC	Łódź Kaliska	1	
12:35	IC	Kielce/Przemysł Główny	2	
12:45	PR	Szczecin Główny	1	
12:45	PR	Warszawa Wschodnia	3	
12:50	IC	Lublin	4	
12:55	IC	Gorzów Wielkopolski	1	
13:00	IC	Warszawa Wschodnia	3	
13:05	PR	Łódź Kaliska	1	
13:07	IC	Katowice	2	
13:20	IC	Warszawa Wschodnia	4	
13:25	PR	Warszawa Wschodnia	4	
13:30	IC	Terespol	4	
13:35	IC	Warszawa Wschodnia	4	
13:38	IC	Wrocław Główny	4	
13:40	IC	Warszawa Wschodnia	1	
13:45	IC	Białystok	3	
13:48	IC	Szczecin Główny	3	
14:00	KM	Warszawa Wschodnia	2	
14:11	IC	Warszawa Wschodnia	4	



## 7. PKP Informatyka

[www.it-pkp.pl](http://www.it-pkp.pl)

### 7.1. O firmie

Przedmiotem działalności PKP Informatyka Sp. z o. o. (dalej PKP Informatyka) są szeroko pojęte usługi IT, w szczególności tworzenie oprogramowania użytkowego (systemy i aplikacje), zwłaszcza dla spółek Grupy PKP – kolejowych i okołokolejowych, a także usługi eksploatacji, w tym eksploatacji bezpośredniej systemów i aplikacji oraz usługi wsparcia. Dodatkowo spółka świadczy także usługi: kolokacji, hostingu, sieciowe, serwisu sprzętu komputerowego, wykonawstwa sieci strukturalnych itp. PKP Informatyka prowadzi działalność na terenie kraju.

## 7. PKP Informatyka

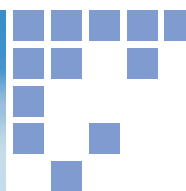
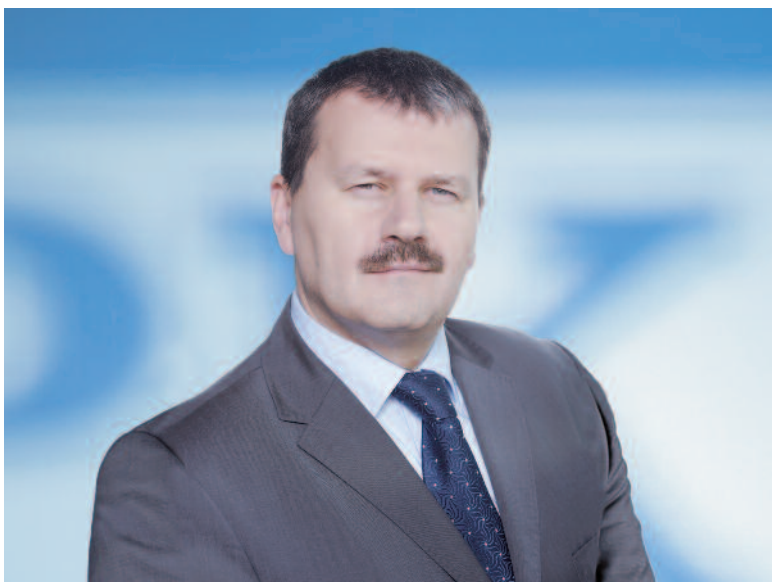
[www.it-pkp.pl](http://www.it-pkp.pl)

### 7.1. About the company

The activities of PKP Informatyka Sp. z o.o. (hereinafter referred to as PKP Informatyka) are broadly defined IT services, in particular the development of application software (systems and applications), especially for the PKP Group companies (both railway and railway-related companies) as well as maintenance services, including direct maintenance of systems and applications and technical support services. Additionally, the company also provides its services in the area of: co-location, hosting, web services, computer hardware service, structured cabling.

## 7.2. Władze spółki

## 7.2. Company's management



**Krzysztof Biniek**  
Prezes Zarządu  
President of the Management Board

### Zarząd

**Krzysztof Biniek**  
– Prezes Zarządu  
**Elwira Sokołowska**  
– Członek Zarządu

### Rada Nadzorcza

**Adam Filutowski**  
– Przewodniczący  
**Małgorzata Dzięgielewska**  
**Jacek Iwański**  
**Jan Starzyk**  
**Andrzej Pieczara**  
**Witold Pyrgiel**

### Management Board

**Krzysztof Biniek**  
– President of the Management Board  
**Elwira Sokołowska**  
– Member of the Management Board

### Supervisory Board

**Adam Filutowski**  
– Chairperson  
**Małgorzata Dzięgielewska**  
**Jacek Iwański**  
**Jan Starzyk**  
**Andrzej Pieczara**  
**Witold Pyrgiel**



### 7.3. Finanse

W 2013 roku PKP Informatyka zanotowała zysk netto w kwocie 13,1 mln zł, na który złożyły się: zysk ze sprzedaży w wysokości 15,9 mln zł (wzrost o 6,8 mln zł w porównaniu do roku 2012) i zysk z pozostałej działalności operacyjnej w wysokości 1,1 mln zł. Podatek z tytułu CIT wyniósł 3,9 mln zł.

### 7.3. Financial situation

In 2013, PKP Informatyka recorded a net profit of 13.1 million PLN that was linked to a profit on sales in the amount of 15.9 million PLN (increase by 6.8 million PLN compared to 2012), while the profit from other operating activities amounted to 1.1 million PLN. The amount of corporate income tax was 3.9 million PLN.

Zestawienie wyników finansowych za lata 2012–2013 (w mln zł)  
List of financial results for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody ze sprzedaży / Sales revenues	123,2	117,5	-5,7	-4,6%
Koszty działalności operacyjnej / Operating expenses	114,1	101,6	-12,5	-10,9%
Wynik ze sprzedaży / Profit/loss on sales	9,1	15,9	6,8	74%
Pozostałe przychody operacyjne / Other operating revenues	5,1	2,5	-2,6	-50,5%
Pozostałe koszty operacyjne / Other operating expenses	10,9	1,4	-9,5	-87,1%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej / Profit/loss on other operating activity	-5,8	1,1	6,9	x
EBIT / EBIT	3,4	17	13,6	405,6%
EBITDA / EBITDA	10,8	24,4	13,5	125%
Marża EBITDA / EBITDA margin	8,8%	20,7%		
Przychody finansowe / Financial revenues	1,1	0,3	-0,8	-69,3%
Koszty finansowe / Financial expenses	0,4	0,4	-0,1	-15,1%
Wynik na działalności finansowej / Profit/loss on financial activities	0,6	0	-0,7	x
Zysk (strata) brutto / Gross profit (loss)	4	17	13	323,7%
Podatek dochodowy / Income tax	0,7	3,9	3,1	427,3%
Zysk (strata) netto / Net profit (loss)	3,3	13,1	9,8	300,5%
Rentowność netto / Net profitability	2,7%	11,1%		

W 2013 roku spółka uzyskała przychody ze sprzedaży w wysokości 117,5 mln zł. Zgodnie z przyjętą strategią odbiorcą usług informatycznych spółki PKP Informatyka w 2013 roku były przede wszystkim spółki z Grupy PKP. Przychody pozyskane od wyżej wymienionych spółek w 2013 roku były na poziomie 102,4 mln zł i stanowiły 87,2% wartości przychodów ze sprzedaży. W 2012 roku spółka osiągnęła analogicznie 109,6 mln zł, a udział w przychodach ze sprzedaży spółek z Grupy wyniósł 88,9%. W 2013 roku nastąpiły niewielkie zmiany w strukturze przychodów, z pozytywną tendencją do wzrostu udziału przychodów od podmiotów zewnętrznych. Największym zleceniodawcą spółki była PKP CARGO (41,3% wszystkich przychodów uzyskanych przez spółkę).

In 2013, the company's profit on sales amounted to 117.5 million PLN. According to the strategy in force, PKP Informatyka mainly provided IT services to the PKP Group companies. In 2013, revenues from said companies were at the level of 102.4 million PLN and corresponded to 87.2% of the sales revenues. In 2012, the company analogically recorded 109.6 million PLN, while the share in sales revenues of the PKP Group companies was 88.9%. In 2013, slight changes to the structure of revenues occurred, with a positive tendency of the share of revenues from third parties. The highest number of orders was placed by PKP CARGO (41.3% of the company's total revenues).





Struktura wybranych segmentów przychodów ze sprzedaży za lata 2012–2013 (w mln zł)  
Structure of selected segments of sales revenues for the years 2012–2013 (in million PLN)

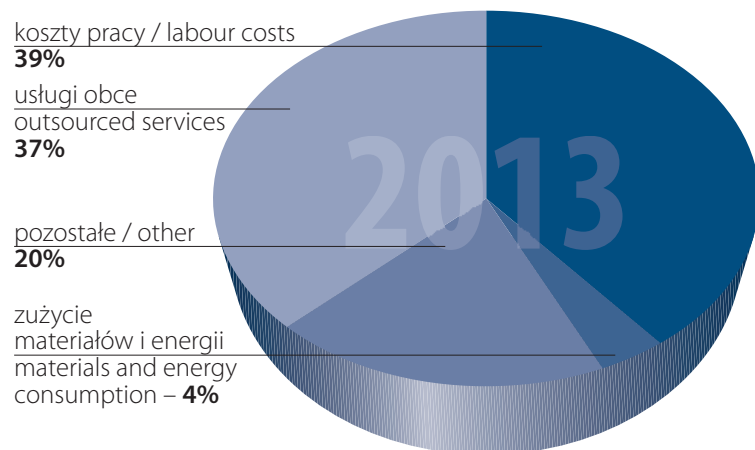
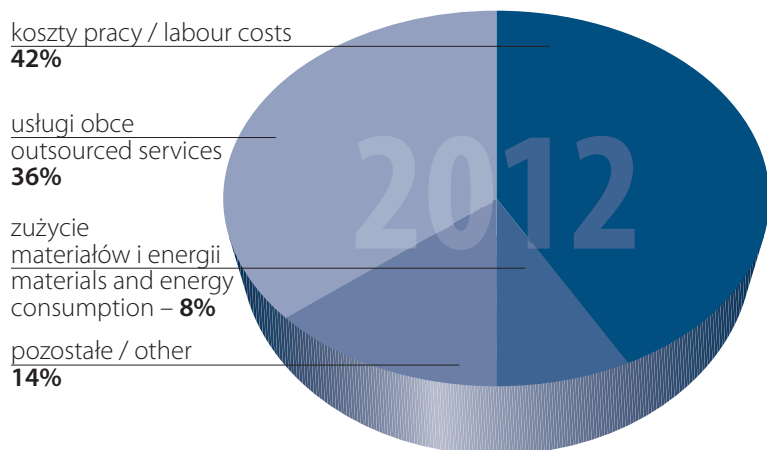
Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Opracowanie systemów informatycznych / Development of IT systems	3,6	3,3	-0,3	-8,3%
Eksploatacja systemów informatycznych / Use of IT systems	31,6	30,1	-1,5	-4,9%
Serwis techniczny / Technical service	3,4	1,7	-1,8	-51,3%
Wdrożenia systemów informatycznych / IT system implementations	16,4	19,2	2,8	17,3%
Projektowanie i budowa infrastruktury ICT / ICT infrastructure development	13,6	9,8	-3,9	-28,6%
Eksploatacja infrastruktury ICT / ICT infrastructure maintenance	4	8,5	4,4	109,6%
Outsourcing	26,4	27	0,6	2,4%
Dystrybucja / Distribution	16,2	4,9	-11,2	-69,5%
Szkolenia / Trainings	0,1	0,2	0,1	156,2%
Pozostałe usługi / Other services	5,9	1,8	-4,1	-69,6%
Produkcja wyrobów gotowych / Manufacture of finished products	1,9	0	-1,9	-99,9%
Sprzedaż towarów i materiałów / Sales of goods and materials	0	10,6	10,6	x

Zgodnie z tabelą powyżej segment eksploatacji systemów informatycznych w 2013 roku odpowiadał za 25,7% (30,1 mln zł przychodów w 2013 roku) przychodów ze sprzedaży towarów i usług. Drugim w kolejności był segment przychodów z tytułu usług outsourcingu z udziałem w wysokości 23,1% (27 mln zł przychodów w 2013 roku).

According to the table above, in 2013, the segment of IT systems maintenance corresponded to 25.7% of revenues from the sale of products and services (revenues of 30.1 million PLN in 2013). The second largest was the segment of revenues from outsourcing services, having the share of 23.1% (revenues of 27 million PLN in 2013).



Struktura kosztów operacyjnych w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Structure of operating expenses in the years 2012–2013 (in million PLN)





Koszty działalności operacyjnej w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Operating expenses in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Amortyzacja / Depreciation	7,5	7,4	-0,1	98,59%
Zużycie materiałów i energii / Materials and energy consumption	8,6	4	-4,6	46,23%
Usługi obce / Outsourced services	41,2	37,6	-3,7	91,12%
Podatki i opłaty / Taxes and fees	1,4	1,4	0	102,79%
Wynagrodzenia / Salaries and wages	39,7	33,5	-6,2	84,35%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia / Social insurance and other benefits	8,4	5,8	-2,6	69,21%
Pozostałe koszty rodzajowe / Other costs by type	1,2	1,6	0,3	128,16%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów / Value of goods and materials sold	6	10,4	4,4	172,22%

W 2013 roku w spółce dokonana została reorganizacja zatrudnienia, w wyniku której stan osobowy uległ zmniejszeniu o 148 osób. Redukcja przyczyniła się do zmniejszenia kosztów wynagrodzeń oraz pochodnych, tj. ubezpieczeń społecznych. Łączny spadek kosztów z tytułu kosztów pracy w 2013 roku w porównaniu do roku poprzedniego wyniósł 8,8 mln zł.

In 2013, an employment restructuring process took place in the company as a result of which the number of employees decreased by 148 people. The reduction contributed to lower costs of salaries and wages and related costs, i.e. social insurance. The total decrease in labour costs amounted to 8.8 million PLN as compared to the preceding year.

## 7.4. Majątek

PKP Informatyka na dzień bilansowy, tj. 31 grudnia 2013 roku, posiada majątek trwały w wysokości 43,1 mln zł, który stanowi 37,7% majątku posiadane przez spółkę. Wzrost stanu inwestycji długoterminowych w 2013 roku w stosunku do roku ubiegłego wynika z zakupu w styczniu 2013 roku 100% akcji Kolejowych Zakładów Łączności w Bydgoszczy (KZŁ).

## 7.4. Assets

As at the balance sheet date, i.e. 31 December 2013, the value of PKP Informatyka's non-current assets is 43.1 million PLN, which makes up for 37.7% of the assets owned by the company. The increase in long-term investments in 2013 in comparison to the preceding year results from the purchase of 100% shares of Kolejowe Zakłady Łączności w Bydgoszczy (KZŁ) [Engl.: Railway Communication Works in Bydgoszcz] in January 2013.

Rzeczowe aktywa trwałe w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Tangible non-current assets in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Aktywa trwałe / Non-current assets	41,1	43,1	2	4,9%
Wartości niematerialne i prawne / Intangible assets	2,5	1,4	-1,1	-43,3%
Inne wartości niematerialne i prawne / Other intangible assets	2,5	1,4	-1,1	-43,3%
Rzeczowe aktywa trwałe, z tego: / Tangible non-current assets, including:	32,9	28,1	-4,8	-14,6%
Środki trwałe, z tego: / Property, plant and equipment, including:	32,7	28,1	-4,6	-14,2%
Grunty / Land:	8,3	8,2	-0,1	-1,3%
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej / Buildings, premises, civil and water engineering structures	14,8	13,7	-1,1	-7,4%
Urządzenia techniczne i maszyny / Technical equipment and machinery	8,2	5,5	-2,7	-33,2%
Środki transportu / Vehicles	1,3	0,6	-0,7	-55,2%
Środki trwałe w budowie / Work in progress	0,2	0	-0,2	-100%

## 7.5. Inwestycje

Spółka w 2013 roku, z tytułu nakładów inwestycyjnych, poniosła nakłady w wysokości 12,2 mln zł. Były one finansowane w 100% ze środków własnych. Główną pozycję nakładów stanowiły inwestycje kapitałowe dotyczące KZŁ. Pozostałe nakłady dotyczyły zadań związanych z konsolidacją serwerów.

## 7.5. Investments

In 2013, the value of company's capital expenditure was 12.2 million PLN. It was financed with own funds in 100%. Capital investments related to KZŁ were the most important item of the company's capital expenditure. Other capital expenditure was related to server consolidation.

Zestawienie kwot nakładów inwestycyjnych poniesionych przez PKP Informatyka w latach 2012–2013 (w mln zł)  
List of capital expenditure made by PKP Informatyka in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Rozbudowa środowiska systemów zarządzania / Development of management system environment	0,2	0	-0,2	x
Rozwój (modernizacja) sieci WAN / WAN development (upgrade)	0,4	0	-0,4	x
Zakupy bieżące / Ongoing purchases	2,9	0	-2,9	x
Konsolidacja serwerów / Server consolidation	0	0,9	0,9	x
Inwestycje kapitałowe / Capital investments	0	10,2	10,2	x
Pozostałe / Other	0,6	1,1	0,5	86,7%



### 7.6. Zatrudnienie

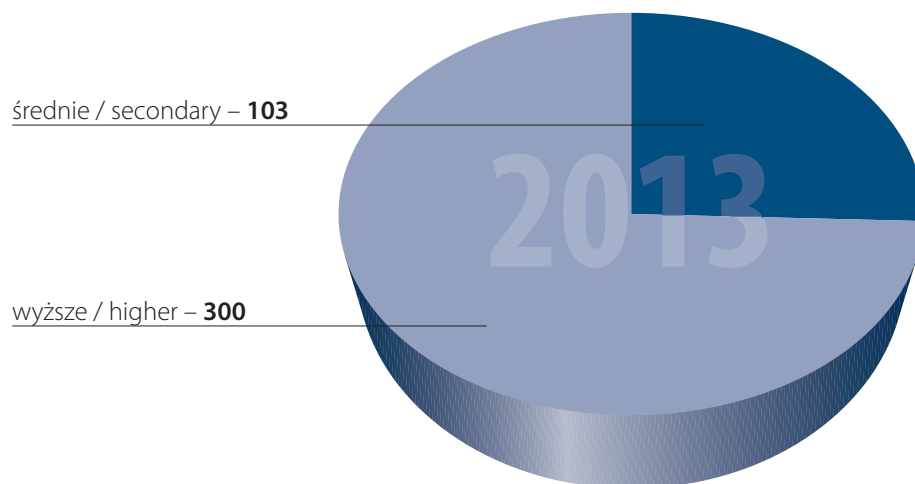
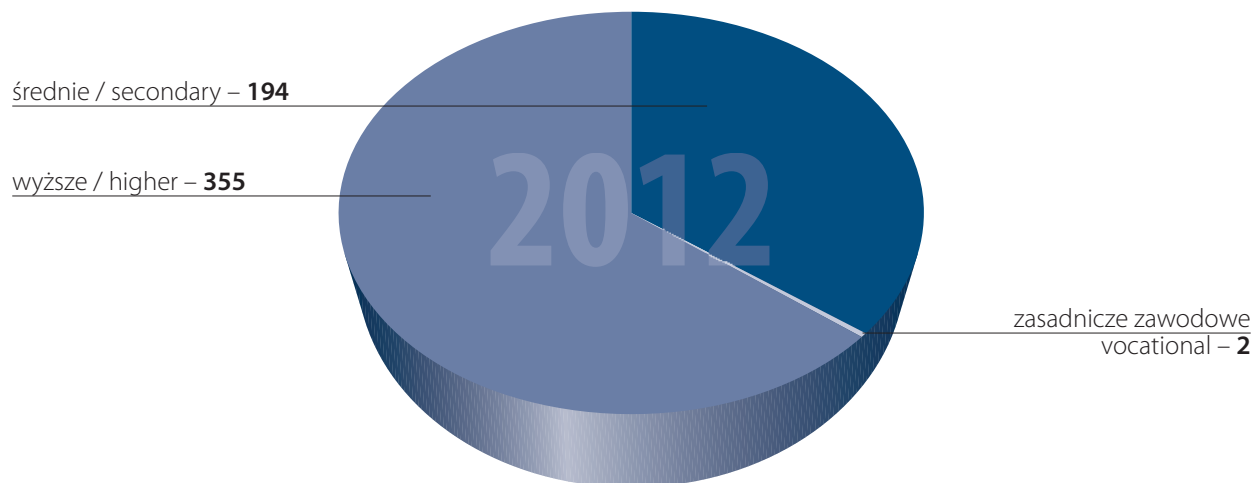
Stan zatrudnienia w PKP Informatyka 31 grudnia 2013 roku wyniósł 403 osoby i był niższy od stanu na koniec roku 2012 o 148 osób.

### 7.6. Employment

On 31 December 2013, PKP Informatyka employed 430 people, i.e. 148 people fewer than at the end of 2012.



Struktura zatrudnienia według wykształcenia na koniec roku 2012 i 2013 (w osobach)  
Structure of employment by education as at the end of 2012 and 2013 (in persons)



## 7.7. Najważniejsze wydarzenia

### Maj

Podpisanie umowy z TTRAIL sp. z o.o., regulującej stosunki handlowe dotyczące w szczególności sprzedaży produktów i usług przez PKP Informatykę na terytorium Ukrainy, Białorusi, Rosji, Litwy, Łotwy, Estonii, Kazachstanu, Kirgistanu, Tadżykistanu, Turkmenistanu, Uzbekistanu, Mołdawii, Azerbejdżanu, Armenii, Gruzji i Mongolii.

Uzyskanie przez Kolejowe Zakłady Łączności III miejsca w kategorii „Najlepszy wynik finansowy w sektorze małych i średnich firm” w konkursie „Złota Setka Pomorza i Kujaw 2012”, organizowanym przez Media Regionalne – Gazetę Pomorską.

Otrzymanie przez PKP Informatykę nagrody Lider Rynku 2013 w XIV Edycji Konkursu Euro Leader.

### Czerwiec

Uruchomienie nowej strony korporacyjnej spółki – [www.pkp-informatyka.pl](http://www.pkp-informatyka.pl).

### Lipiec

Podpisanie listu intencyjnego z firmą Record System Jan Raburski na opracowanie systemu finansowo-księgowego Anakonda Enterprise. PKP Informatyka oraz firma Record System rozpoczęły współpracę w zakresie usług i narzędzi wsparcia procesów zarządzania przedsiębiorstwem, której celem jest opracowanie nowoczesnego i spełniającego rynkowe wymagania systemu finansowo-księgowego Anakonda Enterprise, oferowanego jako wolne i otwarte oprogramowanie dedykowane dla segmentu Transport-Spedycja-Logistyka.

PKP Informatyka na pierwszym miejscu w rankingu największych dostawców usług IT dla branży TSL. Spółka została uznana przez czasopismo Computerworld największym dostawcą IT dla branży transportowej i logistycznej. PKP Informatyka w ogólnym zestawieniu największych 200 dostawców IT zajmuje 59. pozycję. W kategorii firm świadczących usługi spółka kolejowa zajęła 17. miejsce. Wśród dostawców oprogramowania PKP Informatyka jest na 39. pozycji. W kategorii firm świadczących usługi i oprogramowanie na zamówienie firma zajęła 31. miejsce oraz 43. pozycję wśród firm osiągających przychód od klientów z sektora telekomunikacyjnego.

### Sierpień

Uzyskanie przez PKP Informatykę certyfikatu ISO/IEC 20000-1:2011. Norma ISO 20000 to międzynarodowy standard zawierający wytyczne do efektywnego i optymalnego zarządzania działaniem pionów IT. Wdrożenie systemu ma na celu: wprowadzenie bardziej wydajnych i efektywnych kosztowo procesów informatycznych, udoskonalenie oferowanych usług, przy wykorzystaniu sprawdzonych procesów i metod, zapewnienie wysokiej jakości i wydajności procesów i usług informatycznych, zwiększenie zadowolenia klientów, optymalizację

## 7.7. Main events

### May

The company signs an agreement with TTRAIL Sp. z o.o. regulating business relationships, particularly in the scope of the sale of products and services by PKP Informatyka in the territory of Ukraine, Belarus, Russia, Lithuania, Latvia, Estonia, Kazakhstan, Kirghizstan, Tadzhikistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Moldavia, Azerbaijan, Armenia, Georgia, Mongolia.

Kolejowe Zakłady Łączności was ranked third in the category “The best financial result in the sector of small and medium enterprises” in the competition “Złota Setka Pomorza i Kujawy 2012” [Engl.: Golden Hundred of the Pomerania and Kujawy Region] organised by Media Regionalne – Gazeta Pomorska.

PKP Informatyka was granted the Lider Rynku 2013 award [Engl.: 2013 Market Leader] in the 14th edition of the Euro Leader competition.

### June

A new corporate website of the company was launched – [www.pkp-informatyka.pl](http://www.pkp-informatyka.pl).

### July

A letter of intent concerning the development of the Anakonda Enterprise financial and accounting system was signed with the Record System Jan Raburski company. PKP Informatyka and Record System started their cooperation in the area of management support services and tools for enterprises, aimed at the development of the modern Anakonda Enterprise financial and accounting system meeting market expectations to be offered as a free and open software intended for the Transport-Freight Forwarding-Logistics segment.

PKP Informatyka became the leader in the ranking of the biggest IT service providers in the segment of Transport-Freight Forwarding-Logistics. The company was recognised by the Computerworld magazine to be the biggest IT provider for the transport and logistic industry. PKP Informatyka was ranked 59<sup>th</sup> in the list of the 200 largest IT providers. In the category of service providers, the railway company was 17<sup>th</sup>. It was on the 39<sup>th</sup> place among software providers. In the category of companies providing services and tailor-made software, the company was 31<sup>st</sup>; it was 43<sup>rd</sup> among companies attaining revenues from customers of the IT sector.

### August

PKP Informatyka was granted the ISO/IEC 20000-1:2011 certificate. The ISO 20000 standard is an international standard including guidelines for effective and optimal management of IT units' operation. The system is implemented in order to: introduce more efficient and cost-effective IT processes, improve the provided services by using proven processes and methods, ensure high quality and efficiency of IT processes and

wykorzystania zasobów, uproszczenie komunikacji za pomocą wprowadzenia standardowej terminologii.

### Wrzesień

Podpisanie przez PKP Informatykę umowy z Fundacją Centrum Analiz Transportowych i Infrastrukturalnych o przystąpieniu do Klastra: „Interdyscyplinarne Partnerstwo na rzecz Innowacyjnego Rozwoju Transportu i Infrastruktury” podczas konferencji organizowanej w Katowicach przez Politechnikę Śląską pn. „Systemy Transportowe – Teoria i Praktyka”.

Udział w Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO 2013. PKP Informatyka i Kolejowe Zakłady Łączności zaprezentowały się na wspólnym stoisku Grupy PKP. Na targach spółka zaprezentowała m.in. kasę stacjonarną, terminal mobilny, automat biletowy, słupek alarmowy. Stałym elementem stoiska były też tablice produkcji KZŁ, na których wyświetlano informacje o bieżących wydarzeniach targowych i komunikaty promocyjne.

Otrzymanie przez PKP Informatykę nagrody im. inż. Ernesta Malinowskiego za zintegrowany system sprzedaży biletów. Obsługuje on wiele kanałów sprzedaży, począwszy od tradycyjnych, czyli kas stacjonarnych, po te najnowsze, jak Internet czy smartphone/tablet. Rozwiązanie pozwala na sprzedaż własnych biletów oraz prowadzenie sprzedaży na rzecz innych przewoźników, zapewniając kompleksowe rozliczanie sprzedaży wzajemnej.

Otrzymanie przez PKP Informatykę nagrody MediaKreator 2013 za film korporacyjny, prezentujący dynamiczny system informacji pasażerskiej. Organizatorem konkursu MediaKreator, dedykowanego firmom z branży kolejowej i okołokolejowej, jest KOW media&marketing.

### Październik

Wyróżnienie PKP Informatyki godłem programu „Inwestor w Kapitał Ludzki”. Godło jest przyznawane od ponad 10 lat przez kapitułę programu, składającą się z przedstawicieli środowisk akademickich, firm szkoleniowo-doradczych, firm badawczych oraz ekspertów praktyków. Laureatami programu zostają firmy, które prowadzą politykę personalną na najwyższym poziomie.

Prezentacja PKP Informatyki i Kolejowych Zakładów Łączności na Międzynarodowych Targach Budownictwa Drogowego, Kolejowego oraz Zarządzania Ruchem „Infrastruktura 2013” w Warszawie na wspólnym stoisku.

services, enhance customer satisfaction, optimise the use of resources, simplify communication by introducing standard terminology.

### September

PKP Informatyka signed an agreement with the Foundation of the Centre for Analyses in Transport and Infrastructure on joining the Interdisciplinary Partnership for Innovative Transport and Infrastructure Development Cluster during the conference “Transport systems – theory and practice” organised in Katowice by the Silesian University of Technology.

The company took part in the TRAKO 2013 International Railway Fair. PKP Informatyka and Kolejowe Zakłady Łączności presented themselves at the shared PKP Group stand. At the fairs, the company showed, among others, a stationary ticket office, a mobile terminal, a ticket machine and an emergency and communication pillar. Displays made by KZŁ showing information on ongoing fair events and promotional messages was an inherent element of the stand.

PKP Informatyka was granted the Ernest Malinowski award for its integrated ticket sale system. It manages numerous sales channels, from traditional, i.e. ticket windows, to the newest ones, such as the Internet or smartphones/tablets. The solution enables the sale of own tickets as well as the sale of tickets of other railway operators, ensuring comprehensive settlement of mutual sales.

PKP Informatyka was granted the MediaKreator 2013 award for a film presenting its dynamic passenger information system. The MediaKreator competition which is intended for companies from the railway industry is organised by KOW media&marketing.

### October

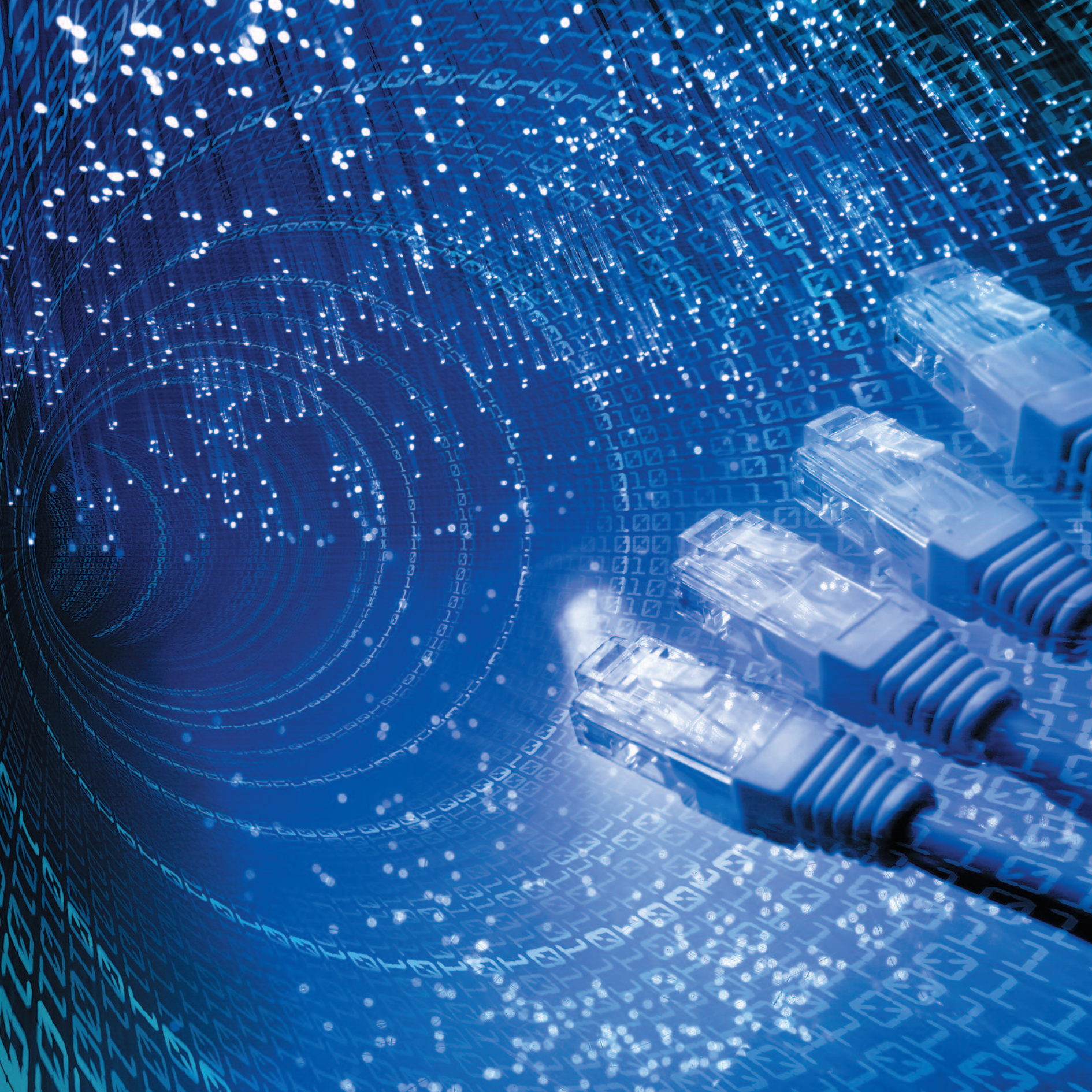
PKP Informatyka was distinguished with the emblem “Inwestor w Kapitał Ludzki”. The emblem has been awarded for over 10 years by a competition jury consisting of representatives of scientific circles, training and consulting companies, research companies and expert practitioners. The award is granted to companies that apply a human resources policy of the highest standards.

PKP Informatyka and Kolejowe Zakłady Łączności presented themselves the International Trade Fair of Road and Railway Construction and Traffic Management “Infrastruktura 2013” [Engl.: Infrastructure 2013] in Warsaw at a shared stand.













## ■ 8. TK Telekom

www.tktelekom.pl

### 8.1. O firmie

TK Telekom powstała w 2001 roku wyniku podziału PKP. Właścicielem 100% udziałów w TK Telekom jest PKP S.A. Kapitał zakładowy wynosi 470,7 mln zł.

TK Telekom jest nowoczesnym i dynamicznie rozwijającym się operatorem telekomunikacyjnym, którego historia, perspektywa czasowa zdobywanych doświadczeń i tradycje sięgają czasów, kiedy rozpoczęto budowę sieci kolejowej na terenie Polski.

Spółka oferuje kompleksowe i elastyczne rozwiązania teleinformatyczne, zaspokajające zarówno potrzeby firm z sektora kolejowego, jak również spoza niego.

Przedmiotem działalności spółki są w szczególności usługi:

- telekomunikacji przedmiotowej, bezprzewodowej i satelitarnej;
- informatyczne i komputerowe;
- przetwarzania danych;
- zarządzania stronami internetowymi (hosting) oraz portalami internetowymi.

W trosce o jak najwyższy poziom oferowanych usług spółka wdrożyła System Zarządzania Jakością zgodny z wymogami normy ISO 9001:2008 oraz uzyskała Świadectwo Bezpieczeństwa Przemysłowego Pierwszego Stopnia potwierdzające zdolność TK Telekom do ochrony informacji niejawnych. Działaniem priorytetowym, do którego spółka przykłada szczególną uwagę, jest zapewnienie pełnego bezpieczeństwa i niezawodności sieci oraz świadczonych usług.

## ■ 8. TK Telekom

www.tktelekom.pl

### 8.1. About the company

TK Telekom was established in 2001 as a result of dividing the PKP state enterprise. PKP S.A. is the owner of 100% of shares in TK Telekom. Its share capital amounts to 470.7 million PLN.

TK Telekom is a modern and dynamically growing telecommunication operator whose history, experience and tradition dates back to the time when the railway infrastructure in Poland started to be developed.

The company offers comprehensive and flexible telecommunication solutions, meeting the needs of both customers from and from outside the railway sector.

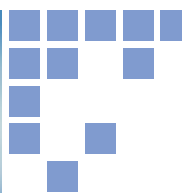
The objects of the company include in particular:

- services of wired, wireless and satellite communication;
- IT services;
- data processing services;
- hosting services.

Aiming at providing the highest level of services, the company implemented a Quality Management System compliant with the requirements of the ISO 9001:2008 standard and obtained the First Level Industrial Security Certificate which confirm TK Telekom's ability to protect confidential information. The company pays particular attention to ensuring full security and reliability of the provided networks and services.

## 8.2. Władze spółki

## 8.2. Company's management



**Michał Hamryszak**  
Prezes Zarządu  
President of the Management Board

### Zarząd

- Michał Hamryszak**  
– Prezes Zarządu
- Przemysław Kuna**  
– Członek Zarządu
- Marek Prokurat**  
– Członek Zarządu

### Rada Nadzorcza

- Jarosław Bator**  
– Przewodniczący
- Ryszard Sikora**
- Małgorzata Butwicka**
- Beata Kasprzyk**
- Mirosław Lisowski**
- Andrzej Śliwiak**

### Management Board

- Michał Hamryszak**  
– President of the Management Board
- Przemysław Kuna**  
– Member of the Management Board
- Marek Prokurat**  
– Member of the Management Board

### Supervisory Board

- Jarosław Bator**  
– Chairperson
- Ryszard Sikora**
- Małgorzata Butwicka**
- Beata Kasprzyk**
- Mirosław Lisowski**
- Andrzej Śliwiak**

### 8.3. Finanse

W 2013 roku spółka wypracowała zysk netto na poziomie 5,8 mln zł – jest to kwota o 2,8 mln zł wyższa niż w 2012 roku. Było to możliwe dzięki osiągnięciu wyższego o 15,5 mln zł wyniku na działalności podstawowej, pomimo spadku przychodów ze sprzedaży o 10,2%.

### 8.3. Financial situation

In 2013, the company recorded a net profit at the level of 5.8 million PLN which is 2.8 million PLN higher than in 2012. This was possible due to the 15.5 million PLN higher result from core business, regardless of the drop in sales revenues by 10.2%.

Wyniki finansowe za lata 2012–2013 (w mln zł)  
Financial results for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody ze sprzedaży / Sales revenues	310,6	279,1	-31,5	89,8%
Koszty działalności operacyjnej / Operating expenses	315,5	268,5	-47	85,1%
Wynik ze sprzedaży / Profit/loss on sales	-4,9	10,6	15,5	-
Pozostałe przychody operacyjne / Other operating revenues	19,4	7	-12,4	36,2%
Pozostałe koszty operacyjne / Other operating expenses	10,7	12,2	1,5	114,1%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej / Profit/loss on other operating activity	8,7	-5,2	-13,9	-
EBIT / EBIT	3,7	5,4	1,6	144,1%
EBITDA / EBITDA	64,7	40,1	-24,6	61,9%
Marża EBITDA / EBITDA margin	20,8%	14,4%	-	-
Przychody finansowe / Financial revenues	3,3	3,4	0	101,4%
Koszty finansowe / Financial expenses	1,5	1,1	-0,4	72,7%
Wynik na działalności finansowej / Profit/loss on financial activities	1,8	2,3	0,5	125,1%
Zysk (strata) brutto / Gross profit (loss)	5,6	7,7	2,1	138%
Podatek dochodowy / Income tax	2,5	1,8	-0,6	74,3%
Zysk (strata) netto / Net profit (loss)	3,1	5,8	2,8	189,9%
Rentowność netto / Net profitability	1%	2,1%	-	-

W analizowanym okresie TK Telekom odnotowała dodatni wynik na podstawowej działalności oraz działalności finansowej, przy jednocześnie niższym wyniku na pozostałej działalności operacyjnej.

In the period analysed, TK Telekom recorded a positive result in the case of the core business and financial activities, while its result in the case of other operating activities went down.





Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Sales revenues and equivalent revenues for the years 2012–2013 (in million PLN)

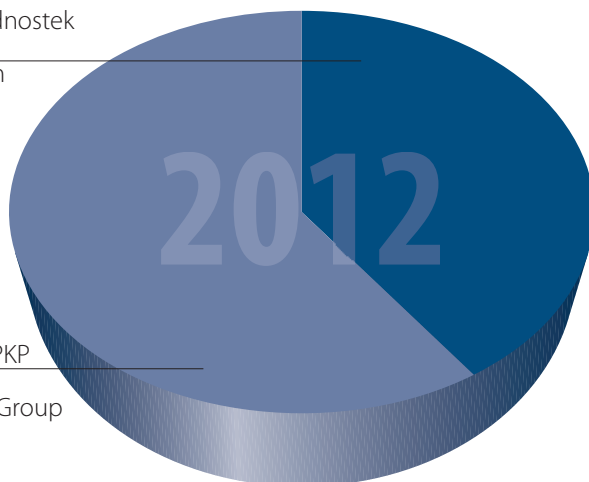
Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody netto ze sprzedaży produktów i usług / Net revenues from the sale of products and services	301,2	260	-41,2	86,3%
Usługi telefoniczne / Telephone services	76,3	52,6	-23,8	68,9%
Usługi internetowe / Internet services	33,4	29,9	-3,5	89,5%
Usługi związane ze sprzedażą przepływności / Services related to the sale of bit rate	71,6	83,1	11,5	116,1%
Transmisja danych / Data transmission	22,6	19,6	-3	86,7%
Specyficzne usługi na rzecz kolei / Railway-specific services	20,7	20,3	-0,3	98,4%
Usługi utrzymaniowo-budowlane / Maintenance and construction services	59,8	36,4	-23,4	60,8%
Inne / Other	16,9	18,2	1,3	107,5%
Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów / Net revenues from the sale of goods and materials	7,8	17,1	9,3	219,2%



Struktura przychodów w latach 2012–2013  
Revenues structure in the years 2012–2013

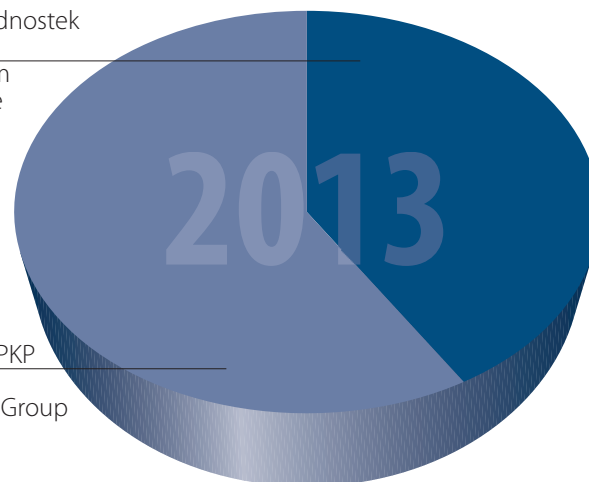
przychody jednostek Grupy PKP  
revenues from entities of the PKP Group  
**40%**

przychody jednostek spoza Grupy PKP  
revenues not from the PKP Group  
**60%**



przychody jednostek Grupy PKP  
revenues from entities of the PKP Group  
**41%**

przychody jednostek spoza Grupy PKP  
revenues not from the PKP Group  
**59%**



Spadek przychodów ze sprzedaży w 2013 roku o 31,5 mln zł wynikał głównie ze spadku przychodów od podmiotów spoza Grupy PKP, w szczególności w zakresie usług telefonicznych, w których w porównaniu do roku 2012 odnotowano spadek o 23,8 mln zł w wyniku m.in. spadku stawek MTR. Mniejsze przychody od spółek Grupy PKP obejmowały głównie przychody z tytułu usług utrzymaniowo-budowlanych. Należy zaznaczyć, że w roku 2012 realizowano kontrakty budowlane związane z organizacją EURO 2012, co w znaczny sposób wpłynęło zarówno na koszty, jak i przychody związane z usługami utrzymaniowo-budowlanymi.

W porównaniu do straty na działalności podstawowej w 2012 roku w kwocie 4,9 mln zł spółka w 2013 roku wykazała zysk równy 10,6 mln zł.

Miało na to wpływ niższe wykonanie kosztów operacyjnych o 47 mln zł w stosunku do roku 2012 w wyniku niższych kosztów amortyzacji (w 2013 roku TK Telekom dokonała zmiany stawek amortyzacji bilansowej), zużycia materiałów i energii oraz pozostałych usług obcych. Niższe koszty świadczeń pracowniczych w porównaniu do 2012 roku wynikają z niższych rezerw aktuarialnych w związku z planowaną na rok 2014 restrukturyzacją.

Na pozostałej działalności operacyjnej TK Telekom poniosła stratę w wysokości 5,2 mln zł przy zysku na poziomie 8,7 mln zł w 2012 roku. W porównaniu do 2012 roku spółka osiągnęła niższe pozostałe przychody operacyjne o 12,4 mln zł przy wyższych pozostałych kosztach operacyjnych o 1,5 mln zł. Wyższy poziom przychodów w 2012 roku wynikał głównie z rozwiązania rezerw aktuarialnych, otrzymanych przychodów z tytułu kar umownych i odszkodowań oraz ze zwrotu podatku od nieruchomości za lata 2007–2011 w związku ze złożonymi korektami. Wzrost kosztów w 2013 roku wynikał z utworzenia odpisu z tytułu aktualizacji wartości należności w kwocie 10,1 mln zł.

Na działalności finansowej TK Telekom odnotowała zysk w wysokości 2,3 mln zł, który w porównaniu do roku 2012 jest wyższy o 0,5 mln zł, w rezultacie m.in. niższych w 2013 roku kosztów z tytułu zapłaconych odsetek leasingowych, odsetek od kredytów i pożyczek.

In 2013, the decrease in sales revenues by 31.5 million PLN predominantly resulted from a decrease in revenues from entities from outside of the PKP Group, in particular in the area of telephone services where as compared to 2012, a decrease by 23.8 million PLN was recorded because of, among others, a lower MTR. Lower revenues from the PKP Group companies mainly comprised revenues from maintenance and construction services. It is to note that in 2012, construction contracts related to EURO 2012 were carried out, which had a material influence on both expenses and revenues related to maintenance and construction services.

In comparison to the loss on core business in 2012 amounting to 4.9 million PLN, in 2013, the company presented a profit equal to 10.6 million PLN.

It was the effect of lower operating expenses (by 47 million PLN) as against 2012, resulting from lower depreciation costs (in 2013, TK Telekom changed its book depreciation rates), materials and energy consumption and other outsourced services. Lower costs of employee benefits in comparison to the 2012 result from lower provisions for employee benefits related to the employment restructuring planned for 2014.

In the case of other operating activity TK Telekom recorded a loss of 5.2 million PLN compared to a profit of 8.7 million PLN in 2012. In comparison with 2012, the company's other operating revenues were at the level of 12.4 million PLN, while other operating expenses were higher by 1.5 million PLN. The higher revenues in 2012 mainly resulted from the release of provisions for employee benefits, revenues from contractual penalties and compensations and refund of property tax paid for the years 2007–2011 related to tax return amendments. The increase of expenses in 2013 was mainly caused by writing down receivables in the amount of 10.1 million PLN.

In the case of financial activities, TK Telekom recorded a profit in the amount of 2.3 million PLN which, in comparison with 2012, is higher by 0.5 million PLN; the reason for this was, among others, the fact that in 2013 the expenses for leasing interest and credit and loan interest were lower.

**8.4. Majątek****8.4. Assets**

Rzeczowe aktywa trwałe w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Tangible non-current assets in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Środki trwałe / Property, plant and equipment	304,5	291,9	-12,6	95,9%
Grunty, w tym p.w.u. / Land, including the right of perpetual usufruct	6,8	6,7	-0,1	98,6%
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej / Buildings, premises, civil and water engineering structures	211,7	206,2	-5,5	97,4%
Urządzenia techniczne i maszyny / Technical equipment and machinery	69,5	67,2	-2,2	96,8%
Środki transportu / Vehicles	13	8,5	-4,4	65,7%

Spadek wartości rzeczowych środków trwałych w TKTelekom o 12,6 mln zł był wypadkową dokonanych odpisów amortyzacyjnych oraz zrealizowanych nakładów inwestycyjnych.

Dominujący udział w strukturze rzeczowych środków trwałych stanowiły budynki, lokale, obiekty inżynierii lądowej i wodnej (70,6%). W skład tej pozycji poza budynkami (biurowymi, technicznymi, gospodarczymi i socjalnymi) wchodziły linie telekomunikacyjne, których większość przebiega przez tereny kolejowe, a około 10% przez pozostałe tereny. W składzie infrastruktury telekomunikacyjnej zawarta jest m.in. sieć kablowa składająca się z kabli światłowodowych o łącznej długości 6 tys. km oraz kabli miedzianych dalekosiężnych i miejscowych o łącznej długości ok. 28 tys. km.

The decrease in the value of property, plant and equipment of TK Telekom by 12.6 million PLN was the outcome of write-downs performed and the capital expenditure incurred.

Buildings, premises, civil and water engineering structures dominated in the structure of tangible non-current assets (70.6%). Besides buildings (office, technical, utility and staff buildings), the item includes telecommunication lines of which a majority are located on plots owned by railway companies, while approx. 10% of them on other areas. Telecommunications infrastructure includes, among others, cabling made optical fibre cables of a total length of 6 thousand kilometres and trunk and local copper cables having a total length of 28 thousand kilometres.

## 8.5. Inwestycje

TK Telekom zrealizowała nakłady inwestycyjne w kwocie 21,5 mln zł. Dominującymi pozycjami wśród zrealizowanych zadań były budownictwo inwestycyjne oraz zakup maszyn i urządzeń.

## 8.5. Investments

The value of the TK Telekom's capital expenditure was PLN 21.5 million. The highest share in the tasks implemented was attributable to construction projects and the purchase of machinery and equipment.

Nakłady inwestycyjne zrealizowane w 2013 r. (w mln zł)  
Capital expenditure incurred in 2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2013
Budownictwo inwestycyjne / Construction projects	16,5
Zakup maszyn i urządzeń / Purchase of machinery and equipment	2,1
Zakup innych środków trwałych / Purchase of other property, plant and equipment	0,8
Pozostałe inwestycje / Other investments	2,1

Jedynym źródłem finansowania inwestycji spółki w 2013 roku były środki własne.

Wśród głównych zadań inwestycyjnych należy wymienić: budowę sieci dostępowych, budowę kabli telekomunikacyjnych, budowę urządzeń teletransmisyjnych, zakup gotowych dóbr inwestycyjnych, inwestycje w istniejącą infrastrukturę, informatyzację spółki.

Spółka odnotowała wyższy poziom zobowiązań handlowych (zakup centralek oraz dzierżawa włókien od SITEL).

In 2013, all investments of the company were financed by own funds.

Among the major investment tasks, there are: development of an access service network, telecommunications cabling and transmission devices, purchase of finished investment goods, investments in the existing infrastructure, informatisation of the company.

The company recorded a higher level of trade payables (purchase of exchanges and lease of fibre from SITEL).



## 8.6. Zatrudnienie

Stan zatrudnienia w spółce 31 grudnia 2013 roku wyniósł 1 469 osób i był niższy od stanu na koniec poprzedniego roku o 49 osób.

Struktura zatrudnienia wykazuje wzrost poziomu zatrudnienia osób z wykształceniem wyższym, które posiada 32,7% ogółu pracowników. Wykształcenie techniczne posiada ponad połowa (56,4%) pracowników, jednak ze względu na średnią wieku w spółce oraz postępujące zmiany wywołane postępem technologicznym telekomunikacji poziom wysoko wykwalifikowanych pracowników będzie sukcesywnie wzrastać.

## 8.6. Employment

On 31 December 2013, the Company employed 1,469 people, i.e. 49 people fewer than at the end of the preceding year.

The structure of employment shows an increase in the level of employees with higher education (32.7% of all employees). Over a half of employees (56.4%) have technical education, but due to the average age of employees and changes resulting from the technological progress in telecommunications, the number of employees having high qualifications will gradually increase.

## 8.7. Najważniejsze wydarzenia

### Luty

Wstrzymanie prywatyzacji TK Telekom. Zarząd PKP S.A. podjął decyzję o zamknięciu bez rozstrzygnięcia procesu prywatyzacji Spółki „TK Telekom”. PKP S.A. prowadziła równoległe negocjacje z trzema podmiotami: konsorcjum Hawe i Polpager, GTS oraz Netią. Podjęto decyzję o przełożeniu procesu prywatyzacji na 2014 rok.

### Kwiecień

Start nowej metody płatności za bilety kolejowe w aplikacji Bilkom. Opracowany przez mPay S.A. w ramach inicjatywy MasterCard mobile system Cardmobile.pl pozwala na dokonywanie ultraszybkich transakcji zakupu. Bilkom to popularna, darmowa aplikacja na smartfony, stworzona przez TK Telekom. Dzięki niej podróżni mogą kupować bilety i planować podróże z uwzględnieniem aktualnych danych o awariach lub opóźnieniach.

### Czerwiec

Powołanie nowego Członka Zarządu w TK Telekom. Uchwałą wspólników w skład Zarządu TK Telekom powołano Przemysława Kunę na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych.

### Październik

Rozpoczęcie zmian strukturalnych w TK Telekom. Zostały wydzielone cztery pionry: Pion Utrzymania, Pion Robót Telekomunikacyjnych, Pion Operatorski oraz Pion Wsparcia.

### Listopad

Przyjęcie strategii rozwoju TK Telekom oraz udostępnienie Planu Poddziału „TK Telekom”. Działania mają na celu dostosowanie spółki do wymagań rynku, co pozwoli na zwiększenie konkurencyjności na rynku operatorskim oraz na utrzymanie wiodącej pozycji operatora komunikacyjnego w segmencie transportu szynowego.

## 8.7. Main events

### February

The privatisation of TK Telekom was stopped. The Management Board of PKP S.A. decided to close the privatisation process of TK Telekom without determining the winning party. PKP S.A. conducted negotiations with three entities: the Hawe and Polpager consortium, GTS and Netia. It was decided that the privatisation process would be postponed until 2014.

### April

A new payment method for railway tickets in the Bilkom app was introduced. Developed by mPay S.A. as part of the MasterCard mobile system Cardmobile initiative, it enables ultrafast purchases. Bilkom is a popular and free smartphone application developed by TK Telekom. It enables passengers to buy tickets and plan their journeys taking current information on breakdowns or delays into consideration.

### June

A new Member of the Management Board of TK Telekom was appointed. By a resolution of the shareholders, Przemysław Kuna was appointed a Member of the Management Board for Operating Matters.

### October

Structural changes in TK Telekom began. Four units were distinguished: the Maintenance, Telecommunication Work, Operator and Support units.

### November

A development strategy of TK Telekom was adopted and the TK Telekom Division Plan was made available. These actions were aimed at adjusting the company to market requirements which would result in improved competitiveness on the operator market and holding the position of a leading communication operator in the segment of railway transport.









## ■ 9. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa

[www.lhs.com.pl](http://www.lhs.com.pl)

### 9.1. O firmie

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o. o. rozpoczęła działalność operacyjną 1 lipca 2001 roku i jej przedmiotem działalności od początku istnienia jest zarządzanie infrastrukturą linii LHS, w tym infrastrukturą stacji kolejowych, budynków i budowli zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowej nr 65, realizowanie transportu towarów w ramach usługi trakcyjnej oraz świadczenie usług dodatkowych, wiążących się z przewozami towarów.

Spółka zarządza infrastrukturą i realizuje przewozy w oparciu o linię LHS, która jest najdłuższą na terenie Polski kolejową linią szerokotorową (o rozstawie szyn 1520 mm) przeznaczoną do transportu towarowego. Jest jednocześnie najdalej wysuniętą na zachód linią szerokotorową w Europie. Łączy ona kolejowe przejście graniczne polsko-ukraińskie Hrubieszów/Izow ze Sławkowem na Śląsku. Jej długość wynosi prawie 400 km.

## ■ 9. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa

[www.lhs.com.pl](http://www.lhs.com.pl)

### 9.1. About the company

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. was established on 1 July 2001 and from the very beginning, the scope of its activity has involved managing the infrastructure of the LHS Line, including the infrastructure of railway stations, buildings and facilities located along Line 65, carrying out freight transport as part of traction service and provision of additional services related to freight transport.

The company manages the infrastructure and carries out transport basing on the LHS line which is Poland's longest broad-gauge line (track gauge 1,520 mm) intended for freight transport. At the same time, it is the westernmost broad-gauge line in Europe. It connects the border crossing to Ukraine in Hrubieszów/Izow with Sławków in Silesia. It is nearly 400 km long.



## 9.2. Władze spółki

## 9.2. Company's management



**Grażyna Kuś**  
Prezes Zarządu, Dyrektor Naczelna  
President of the Management Board, General Manager

### Zarząd

- Grażyna Kuś**  
– Prezes Zarządu, Dyrektor Naczelna
- Mirośław Smulczyński**  
– Członek Zarządu, Dyrektor ds. Handlu i Eksploatacji
- Mariusz Świętoń**  
– Członek Zarządu

### Rada Nadzorcza

- Łukasz Górecki**  
– Przewodniczący
- Andrzej Żurkowski**
- Marek Pietraszewski**
- Łukasz Szarawara**
- Stanisław Chlebowski**
- Zbigniew Wysocki**

### Management Board

- Grażyna Kuś**  
– President of the Management Board, General Manager
- Mirośław Smulczyński**  
– Member of the Management Board,  
Sales and Operations Director
- Mariusz Świętoń**  
– Member of the Management Board

### Supervisory Board

- Łukasz Górecki**  
– Chairperson
- Andrzej Żurkowski**
- Marek Pietraszewski**
- Łukasz Szarawara**
- Stanisław Chlebowski**
- Zbigniew Wysocki**

### 9.3. Finanse

Spółka w 2013 roku osiągnęła rekordowy wynik finansowy od początku jej funkcjonowania. Zysk netto wyniósł 75 mln zł i był wyższy w stosunku do wyniku 2012 roku o 44,3 mln zł.

### 9.3. Financial situation

In 2013, the company achieved its record financial result ever. The net profit amounted to 75 million PLN and was 44.3 million PLN higher than in 2012.

Wyniki finansowe za lata 2012–2013 (w mln zł)  
Financial results for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody ze sprzedaży / Sales revenues	404,7	410,3	5,6	1,4%
Koszty działalności operacyjnej / Operating expenses	351,9	315,6	-36,3	-10,3%
Wynik ze sprzedaży / Profit/loss on sales	52,8	94,8	41,9	79,4%
Pozostałe przychody operacyjne / Other operating revenues	1,5	3,8	2,2	144,3%
Pozostałe koszty operacyjne / Other operating expenses	1,7	4,9	3,2	185,8%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej / Profit/loss on other operating activity	-0,2	-1,1	-1	-
EBIT / EBIT	52,7	93,6	41	77,8%
EBITDA / EBITDA	90,8	134,7	43,9	48,4%
Marża EBITDA / EBITDA margin	22,4%	32,8%	-	-
Przychody finansowe / Financial revenues	1,4	1	-0,4	-30,5%
Koszty finansowe / Financial expenses	12,5	1,3	-11,2	-89,5%
Wynik na działalności finansowej / Profit/loss on financial activities	-11,1	-0,3	-	-
Zysk (strata) brutto / Gross profit (loss)	41,6	93,3	51,8	124,5%
Podatek dochodowy / Income tax	10,8	18,3	7,5	69,1%
Zysk (strata) netto / Net profit (loss)	30,7	75	44,3	144,1%
Rentowność netto / Net profitability	7,6%	18,3%	-	-

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa z działalności podstawowej uzyskała zysk na poziomie 94,8 mln zł i był to wzrost w stosunku do 2012 roku o 41,9 mln zł. Było to wynikiem wzrostu przychodów ze sprzedaży o 5,6 mln zł (tj. o 1,4%) oraz ograniczenia kosztów działalności operacyjnej o 36,3 mln zł (tj. o 10,3%). Spółce udało się uzyskać wyższe przychody ze sprzedaży, pomimo niższych przychodów z przewozów rudy żelaza, w następstwie wykonania większej pracy przewozowej dla pozostałych ładunków oraz wzrostu ich stawek taryfowych i opłat dodatkowych.

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa recorded a profit of 94.8 million PLN from core business which was 41.9 million PLN higher than in 2012. This is the result from an increase in sales revenues by 5.6 million PLN (i.e. 1.4%) and reduction in operating expenses by 36.3 million PLN (i.e. by 10.3%). The company managed to achieve higher sales revenues despite lower revenues from transport of iron ore as its transport performance for other freight groups increased and its rates and additional fees went up.

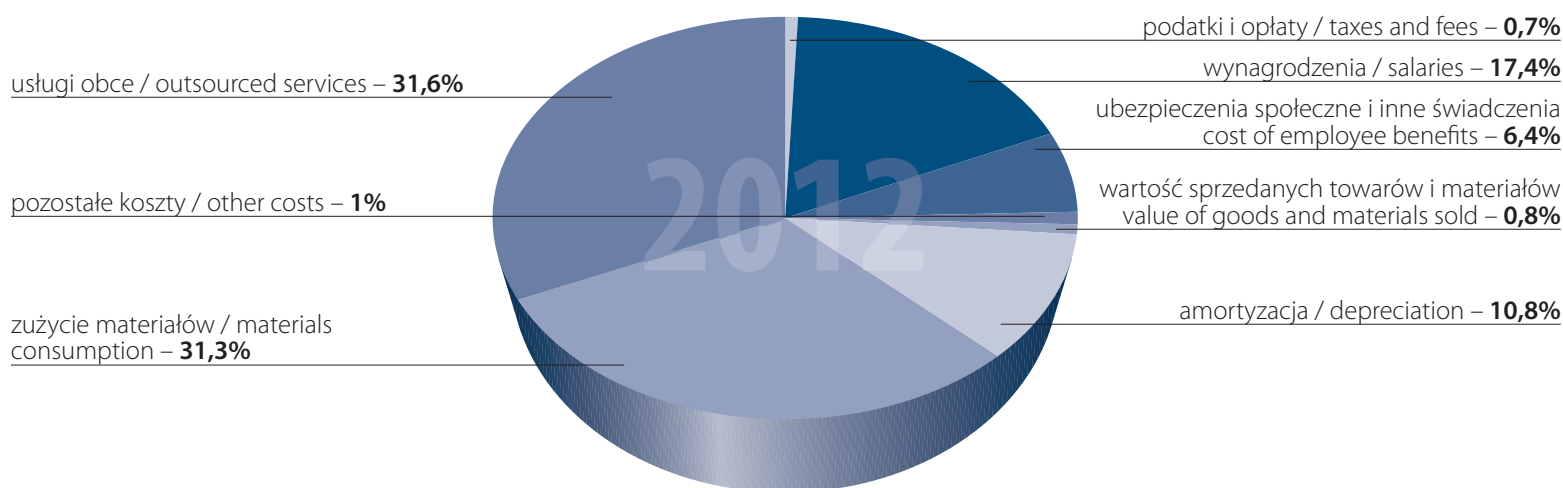
Spadek kosztów działalności operacyjnej wynikał głównie ze zmniejszenia zużycia paliwa trakcyjnego i niższej ceny jego zakupu, rozwiązania rezerwy na świadczenia pracownicze (w 2012 roku spółka zawiązywała rezerwy na te świadczenia), poniesienia niższych kosztów remontów wykonywanych systemem gospodarczym i zleconym oraz niższych kosztów bieżącego utrzymania linii kolejowej.

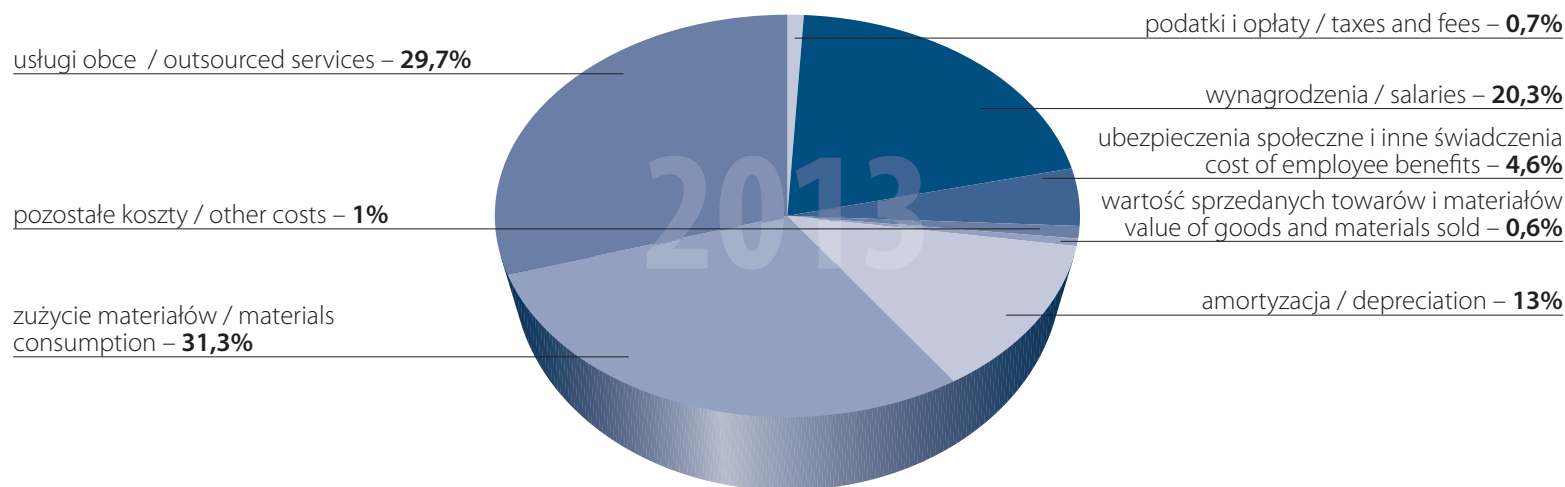
The decrease in operating expenses mainly resulted from a lower consumption of traction fuel and its lower prices, releasing the provision employee benefits (in 2012 the company established provisions for the benefits), lower costs of repairs performed by the company itself and by third parties and lower running costs related to the management of the railway line.

Koszty działalności operacyjnej w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Operating expenses in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Amortyzacja / Depreciation	38,1	41	2,9	7,6%
Zużycie materiałów i energii / Materials and energy consumption	110,1	94,5	-15,6	-14,2%
Usługi obce / Outsourced services	111,2	93,7	-17,5	-15,7%
Podatki i opłaty / Taxes and fees	2,5	2,7	0,2	6,6%
Wynagrodzenia / Salaries and wages	61,3	64	2,6	4,3%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia / Social insurance and other benefits	22,5	14,5	-7,9	-35,22%
Pozostałe koszty rodzajowe / Other costs by type	3,4	3,2	-0,3	-8,23%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów / Value of goods and materials sold	2,7	1,9	-0,7	-28,04%

Struktura kosztów działalności operacyjnej w latach 2012–2013  
Structure of operating expenses in the years 2012–2013





W 2013 roku spółka odnotowała wzrost przychodów i kosztów z pozostałej działalności operacyjnej w porównaniu do 2012 roku odpowiednio o 2,2 mln zł (tj. o 144,3%) i o 3,2 mln zł (tj. o 185,8%). Wpływ na wzrost powyższych pozycji miało zaksięgowanie wydarzenia jednorazowego – kary umownej oraz roszczeń o zwrot nienależnie pobranych świadczeń przez firmę Qwantum. Jednocześnie spółka dokonała odpisu należności z tytułu powyższej kary, uznając ją jako wątpliwą do uregulowania. Ponadto na wzrost pozostałych przychodów operacyjnych wpłynęło odwrócenie odpisów z tytułu aktualizacji wartości środków trwałych w budowie, a na wzrost pozostałych kosztów operacyjnych wpłynęło zaksięgowanie kosztów zaniechanych inwestycji rozpoczętych w latach ubiegłych, wyższe koszty wykupu świadczeń przejazdowych oraz wyższe koszty sądowe i kary umowne.

W stosunku do 2012 roku PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa uzyskała spadek przychodów finansowych o 0,4 mln zł (tj. o 30,5%) w efekcie uzyskania niższych przychodów odsetkowych od lokat, niższych przychodów wynikających z wyceny kredytu inwestycyjnego oraz braku dodatnich różnic kursowych w 2013 roku. Z kolei spadek kosztów finansowych o 11,2 mln zł (tj. o 89,5%) w stosunku do 2012 roku wynikał głównie z wystąpienia w 2012 roku wydarzenia jednorazowego, obejmującego utworzenie odpisu aktualizującego wartość udziałów w spółce Euroterminal Sławków.

In 2013, as compared to 2012, the company recorded an increase in revenues and expenses from other operating activities by 2.2 million PLN (i.e. by 144.3%) and 3.2 million PLN (i.e. by 185.8%), respectively. The increase in the items mentioned above was affected by the recording of a non-recurring item – contractual penalty and claims for the refund of fees unduly charged by Qwantum. At the same time, the company wrote off the receivable related to the penalty as it considered it to be a doubtful debt. Moreover, the increase in other operating revenues was influenced by a reversal of revaluation write-downs in the case of work in progress, while the increase in other operating expenses was affected by recording costs of abandoned investments started in the preceding years, higher costs of route services, higher legal costs and contractual penalties.

As compared to 2012, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa recorded a decrease in financial revenues by 0.4 million PLN (i.e. 30.5%) as a result of lower revenues from interest on deposits, lower revenues from investment credit valuation and the lack of exchange profits in 2013. On the other hand, the decrease in financial expenses by 11.2 million PLN (i.e. by 89.5%) as compared to 2012 mainly resulted from a non-recurring item related to the write-down of shares in the Sławków Euroterminal.



## 9.4. Majątek

Na koniec 2013 roku wartość rzeczowych środków trwałych wyniosła 510,9 mln zł i był to wzrost w stosunku do poprzedniego roku o 10 mln zł (tj. o 2%). Wzrost majątku był następstwem poniesionych nakładów inwestycyjnych przy jednoczesnym dokonaniu 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.

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa posiadała na koniec 2013 roku 77 lokomotyw spalinowych, 95 wagonów oraz 66 wózków szerokotorowych i 184 normalnotorowe wózki wagonowe. Wagony kryte i 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. Spółka realizowała przewozy towarów w wynajmowanych wagonach należących do kolei państw WNP.

## 9.4. Assets

As at the end of 2013, the value of property, plant and equipment was 510.9 million PLN and was 10 million PLN (i.e. 2%) higher than in the preceding year. The increase in assets was a consequence of the capital expenditure incurred and write-downs performed.

The company operates basing on the property, plant and equipment owned: Diesel locomotives, wagons, bogies and other machinery and equipment contributed in-kind by PKP S.A., internally generated assets, railway lines and other real estate necessary for conducting the company's operation, used on the basis of a D54 agreement concluded with PKP S.A.

As at the end of 2013, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa owned 77 Diesel locomotives, 95 wagons, 66 broad-gauge bogies and 184 standard-gauge bogies. Freight wagons and other flats were used as part of rescue trains, units used for track works and cranes. On the other hand, bogies were necessary for basic tasks related to freight transport as part of direct gauge-switching freight services. The company carried out freight transport by means of leased wagons, owned by railway companies in the countries of the Commonwealth of Independent States.

Rzeczowe aktywa trwałe w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Tangible non-current assets in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Środki trwałe / Property, plant and equipment	457,7	458,7	1	0,2%
Grunty, w tym p.w.u. / Land, including the right of perpetual usufruct	2,8	2,7	-0,1	-4,2%
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej / Buildings, premises, civil and water engineering structures	283,6	284,9	1,2	0,4%
Urządzenia techniczne i maszyny / Technical equipment and machinery	12,2	11,4	-0,8	-6,4%
Środki transportu / Vehicles	157,7	158,7	1	0,6%
Inne środki trwałe / Other fixed assets	1,4	1,1	-0,3	-22,4%
Środki trwałe w budowie / Work in progress	43,1	52,1	9	20,8%

## 9.5. Inwestycje

Spółka w 2013 roku poniosła nakłady inwestycyjne w kwocie 67,1 mln zł, które obejmowały głównie przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym na mijankach Werbkowice i Miączyn, budowę torów nr 2 i nr 4 w stacji Wola Baranowska oraz zakup lokomotyw manewrowych serii 16D. Spółka na 2014 rok planuje kolejne inwestycje rozwojowe oraz inwestycje mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów na linii LHS.

## 9.5. Investments

In 2013, the company incurred expenditure in the amount of 67.1 million PLN which mainly concerned the conversion of rail traffic control devices located at the Werbkowice and Miączyn passing loops, the construction of track no. 2 and 4 at the Wola Baranowska railway station and the purchase of 16D shunters. For 2014, the company plans further upgrading investments and investments aimed at improving the safety level of railway traffic on the LHS line.

Zestawienie wielkości nakładów inwestycyjnych poniesionych przez spółkę w latach 2012–2013 (w mln zł)  
List of capital expenditure incurred by the company in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Modernizacja stacji kolejowych / Upgrade of railway stations	28,1	26,8	-1,3	-4,5%
Modernizacja zaplecza eksploatacyjnego / Upgrade of technical facilities	5,6	5,5	-0,1	-1,2%
Modernizacja taboru / Upgrade of rolling stock	4,9	0	-4,9	-100%
Zakup taboru / Purchase of rolling stock	21,5	16,5	-5	-23,1%
Pozostałe inwestycje / Other investments	7	3,5	-3,6	-51%
Inwestycje łącznie / Total investments	67,1	52,3	-14,8	-22%



## 9.6. Zatrudnienie

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa na koniec 2013 roku zatrudniała 1 247 osób i był to spadek o 36 osób. Przyczyną odejść było głównie przejście pracowników na emeryturę. Spółka w 2013 roku wprowadziła Program Dobrowolnych Odejść, przyznający dobrowolnie odchodzącym z pracy pracownikom świadczenie pieniężne, określone w porozumieniu stron.

## 9.6. Employment

As at the end of 2013, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa employed 1,247 people, i.e. 36 people fewer than in the preceding year. The main reason for the decrease were resignations of employees eligible for retirement benefits. In 2013, the company introduced a Voluntarily Redundancy Programme under which employees voluntarily leaving jobs were granted financial benefits determined by both parties.

## 9.7. Przewozy towarów

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa w 2013 roku przewiozła 10,1 mln ton ładunków. Był to spadek w porównaniu do roku poprzedniego o 0,1 mln ton (tj. o 0,8%). Pomimo spadku masy przewiezionych ładunków wykonana praca przewozowa wzrosła o 21,4 mln tkm (tj. o 0,6%). Było to następstwo wzrostu średniej odległości przewozów ładunków o 4,8 km (tj. o 1,5%).

Spadek dotyczył głównie przewozów w zakresie: rudy żelaza (w efekcie pogorszenia sytuacji w branży metalurgicznej); biomasy (w wyniku braku stabilizacji w branży energetycznej – nadpodaż zielonych certyfikatów skutkująca spadkiem ich cen) oraz artykułów spożywczych i paszy w następstwie spadku popytu na tego rodzaju towary. Wzrosły natomiast przewozy kruszyw (w efekcie pozyskania nowych kontraktów); wyrobów pochodzących z ropy naftowej (w następstwie korzystnych cen surowców importowanych zza wschodniej granicy) oraz koksu (na skutek realizacji przewozów w eksporcie przez ArcelorMittal).

## 9.7. Freight transport

In 2013, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa transported 10.1 million tonnes of freight. As compared to the preceding year, the volume decreased by 0.1 million tonnes (i.e. by 0.8%). Although the volume of freight moved fell, the transport performance increased by 21.4 million tkm (i.e. by 0.6%). It resulted from an increase by 4.8 km (i.e. 1.5%) in the case of average distance at which freight was moved.

The decrease mainly related to the transport of: iron ore (due to a worse condition of the metallurgical industry), biomass (due to stabilisation of the energy sector – the oversupply of green certificates resulted in lower prices) and food products and feedstuff as a consequence of lower demand for such products. On the other hand, there was an increase in the transport of aggregates (due to new contracts acquired), petroleum products (due to attractive prices of raw materials imported from Eastern Europe) and coke (because export transport was carried out by ArcelorMittal).

Zestawienie mierników przewozowych w latach 2012–2013  
List of transport indices in the years 2012–2013

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przewozy ładunków (mln ton) / Freight transport (million tonnes)	10,2	10,1	-0,1	-0,8%
Praca przewozowa (mln tkm) / Transport performance (million tkm)	3 348,4	3 369,7	21,4	0,6%
Praca eksploatacyjna (mln pockm) / Operation work (million train-kilometres)	2,1	2,1	0	0,5%





## 9.8. Najważniejsze wydarzenia

### Kwiecień

Udział w XVIII Międzynarodowych Targach Transportu i Logistyki TransRussia 2013 w Moskwie.

### Czerwiec

Wyróżnienie EURO LIDER 2013 dla PKP LHS oraz tytuł LIDER RYNKU 2013 w kategorii „Firma”, przyznane przez Kapitułę Europejskiego Konkursu Promocyjnego w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową, kolejowych przewozów towarowych, usług logistycznych i przeładunkowych.

16. miejsce PKP LHS w ogólnej klasyfikacji „Złotej Setki”, rankingu największych i najbardziej dynamicznie rozwijających się firm Lubelszczyzny, organizowanym przez „Dziennik Wschodni”. W kategorii firmy duże – zatrudniające pow. 250 osób – spółka zajęła 12. miejsce, najbardziej zyskowne firmy – 4. miejsce, największy zysk brutto – 4. miejsce, najwięksi inwestorzy – 5. miejsce, najwięksi pracodawcy – 9. miejsce, najwyższa rentowność netto – 11. miejsce.

Oddanie do eksploatacji Stacji Paliw w Sławkowie LHS. To już druga stacja na linii LHS, która przyczyni się do poprawy organizacji ruchu pociągów.

Zakończenie rozbudowy stacji Sławków LHS. Zrealizowana inwestycja zwiększyła płynność jazdy pociągów oraz stworzyła nowe możliwości spedycyjne dla obecnych i przyszłych klientów.

### Sierpień

Przyjęcie przez PKP LHS Kodeksu Etyki Grupy PKP, który ma na celu wsparcie procesu budowy i rozwoju kultury organizacyjnej spółki.

### Lipiec

Podpisanie umowy na wykonanie przebudowy urządzeń srk na mijankach Werbkowice LHS i Miączyn LHS oraz utworzenie Lokalnego Centrum Sterowania Ruchem na stacji Zamość Bortatycze LHS, w celu zwiększenia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów i przepuszczości linii na trasie Hrubieszów LHS – Zamość Bortatycze LHS.

### Październik

Udział pracowników PKP LHS w II edycji akcji „Sprzątam Roztoczański Park Narodowy”, w ramach wolontariatu pracowniczego „EKOlogiczni”. Celem projektu jest kształtowanie i propagowanie świadomości ekologicznej wśród pracowników spółki.

Zakończenie rozbudowy stacji Wola Baranowska LHS. Stacja przystosowana została do przyjmowania większej ilości ładunków.

## 9.8. Main events

### April

Participation in the 18th International Transport and Logistics Fair TransRussia 2013 in Moscow.

### June

PKP LHS was granted the EURO LIDER 2013 [Engl.: EURO LEADER 2013] distinction and the LIDER RYNKU 2013 [Engl.: MARKET LEADER] title in the category “Company” awarded by a Jury of the Promotional Competition in the area of railway infrastructure management, freight railway transport, logistic and transloading services.

PKP LHS was ranked 16<sup>th</sup> in the general classification of the Golden Hundred, a ranking of the largest and the most dynamically growing companies in the Lublin region, organised by “Dziennik Wschodni”. In the Big Companies category – employing over 250 people – the company took 12<sup>th</sup> place, the most profitable company – 4<sup>th</sup> place, the highest gross profit – 4<sup>th</sup> place, the biggest investors – 5<sup>th</sup> place, the biggest employers – 9<sup>th</sup> place, the highest net profitability – 11<sup>th</sup> place.

The filling station in Sławków LHS was commissioned. It is the second filling station on the LHS line which will improve the organisation of railway transport.

The expansion of the Sławków LHS railway station was completed. The investment increased the flow of railway traffic and created new transport possibilities for existing and prospect customers.

### August

PKP LHS adopted the Code of Ethics of the PKP Group whose aim is to support the development process of the company's corporate culture.

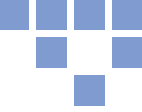
### July

The company signed an agreement concerning the conversion of rail traffic control devices at the Werbkowice LHS and Miączyn LHS passing loops and formation of a Local Traffic Control Centre at the Zamość Bortatycze LHS station in order to improve the safety and capacity of the line on the Hrubieszów LHS – Zamość Bortatycze LHS route.

### October

Employees of PKP LHS took part in the 2nd edition of the campaign “Sprzątam Roztoczański Park Narodowy” [Engl.: Let's clean the Roztocze National Park] as part of the “EKOlogiczni” [Engl.: ECOlogical] employee programme. The purpose of the project is to increase the awareness of company's employees of and promote ecological issues.

The expansion of the Wola Baranowska LHS railway station was completed. The station was adapted to handle larger freight volumes.

**Listopad**

Rozstrzygnięcie I konkursu pt. „Efektywny maszynista na szerokotorowej linii LHS”. Celem konkursu jest promowanie efektywności w pracy i kształtowanie dobrych nawyków wśród maszynistów.

**Grudzień**

Przyznanie PKP LHS tytułu „Sponsora Kultury Zamościa 2013” przez Prezydenta Miasta Zamościa. Wyróżnienie jest wynikiem działalności PKP LHS na rzecz tworzenia materialnych warunków do rozwoju kultury.

**November**

The winners of the 1<sup>st</sup> edition of the competition “Efektywny maszynista na szerokotorowej linii LHS” [Engl.: Effective train driver on the LHS broad-gauge line] were announced. The aim of the competition is to promote work effectiveness and develop good habits among train drivers.

**December**

PKP LHS was granted the “Sponsor Kultury Zamościa 2013” [Engl.: 2013 Sponsor of the Culture of Zamość] by the Mayor of Zamość. The distinction results from the PKP LHS’s activity in the area of creating financial conditions favourable to cultural development.





2 130 041-8

SKM

EN57AKM-769ra

2 120 117-8

SKM

EN57-1718

EN57-1718ra

2 120 092-3

SKM

EN57AKM-1670ra



## 10. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście

www.skm.pkp.pl

### 10.1. O firmie

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście została utworzona na mocy Aktu Założycielskiego z 22 grudnia 2000 roku i rozpoczęła działalność jako samodzielny podmiot prawa od 1 lipca 2001 roku, przejmując zadania, pracowników i mienie zlikwidowanego Zakładu Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście.

Celem spółki jest zarządzanie i administrowanie linią kolejową nr 250 (Gdańsk Główny – Rumia) oraz prowadzenie na tej linii kolejowych przewozów osób. Przedmiotem działalności spółki jest również wykonywanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w województwie pomorskim, na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście posiada licencje udzielone na czas nieokreślony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz na udostępnianie pojazdów trakcyjnych, jak również aktualne świadectwa 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 2013 roku przedstawia poniższy wykres.

Samorząd Województwa Pomorskiego  
Pomeranian Provincial Government – **12,4%**

Gmina Miasta Sopot / City of Sopot – **2,6%**

Gmina Miasta Pruszcz / City of Pruszcz – **1,5%**

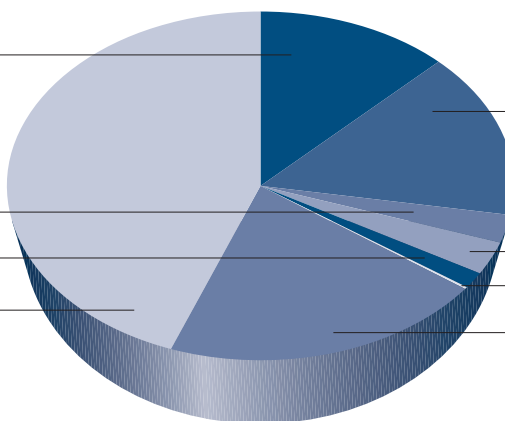
PKP S.A. – **44,3%**

Gmina Miasta Gdańsk / City of Gdańsk – **15,3%**

Gmina Miasta Gdynia / City of Gdynia – **3,1%**

Gdańsk – **0,2%**

Skarb Państwa / State Treasury – **20,7%**



## 10. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście

www.skm.pkp.pl

### 10.1. About the company

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście was established by the Founding Act of 22 December 2000 and started its operation as an independent legal entity on 1 July 2001, taking over the tasks, employees and property of Zakład Szybkiej Kolei Miejskiej in the Tricity area which had been liquidated.

The aim of the company is to manage and maintain Railway Line no. 250 (Gdańsk Główny – Rumia) and carry out passenger transport on the route. The company's objects also include carrying out regional passenger railway transport in Pomorskie Voivodeship on routes managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

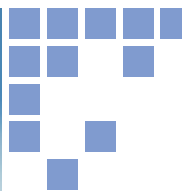
PKP Szybka Kolej Miejska in the Tricity area was granted licenses by the President of the Office of Rail Transport for an indefinite period of time aimed at providing passenger railway transport services and to lease rail traction vehicles as well as valid security certificates for both railway infrastructure manager and railway operator. The transport is carried out on the basis and under the agreement concluded with the Local Government of the Pomeranian Voivodeship being the public administration body responsible for the organisation and financing of regional passenger railway transport carried out as part of public service provision.

The ownership structure changed over the years of company's operation, while the structure as at December 2013 is shown on the chart below.



## 10.2. Władze spółki

## 10.2. Company's management



**Maciej Lignowski**  
Prezes Zarządu  
President of the Management Board

### Zarząd

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

### Rada Nadzorcza

**Marian Woźniak**  
– Przewodniczący Rady Nadzorczej  
**Marek Chacuk**  
**Piotr Ciechowicz**  
**Grażyna Kozłowska – Plewa**  
**Marek Machnikowski**  
**Arnold Modrzejewski**  
**Andrzej Słowiński**  
**Janusz Szczepański**

### Management Board

**Maciej Lignowski**  
– President of the Management Board  
**Bartłomiej Buczek**  
– Member of the Management Board, Director of Transport

### Supervisory Board

**Marian Woźniak**  
– Chairperson  
**Marek Chacuk**  
**Piotr Ciechowicz**  
**Grażyna Kozłowska – Plewa**  
**Marek Machnikowski**  
**Arnold Modrzejewski**  
**Andrzej Słowiński**  
**Janusz Szczepański**

### 10.3. Finanse

Spółka w 2013 roku wypracowała zysk netto w wysokości 1 mln zł, który był wyższy od zysku z roku poprzedniego o 0,3 mln zł.

### 10.3. Financial standing

In 2013, the company recorded a net profit in the amount of 1 million PLN that was 0.3 million PLN higher than the profit recorded in the preceding year.

Wyniki finansowe za lata 2012–2013 (w mln zł)  
Financial results for the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przychody ze sprzedaży / Sales revenues	133,6	135,8	2,2	1,6%
Koszty działalności operacyjnej / Operating expenses	142,3	139,6	-2,6	-1,8%
Wynik ze sprzedaży / Profit/loss on sales	-8,6	-3,8	4,8	-
Pozostałe przychody operacyjne / Other operating revenues	9,1	27,5	18,4	202,7%
Pozostałe koszty operacyjne / Other operating expenses	1,6	23,4	21,8	1324,8%
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej / Profit/loss on other operating activity	7,4	4	-3,4	-45,6%
EBIT / EBIT	-1,2	0,2	1,4	-
EBITDA / EBITDA	10,2	11	0,7	7,3%
Marża EBITDA / EBITDA margin	7,6%	8,1%	-	-
Przychody finansowe / Financial revenues	2	2,7	0,7	34,1%
Koszty finansowe / Financial expenses	0,1	1,2	1,1	1392,3%
Wynik na działalności finansowej / Profit/loss on financial activities	1,9	1,5	-0,4	-22,3%
Zysk (strata) brutto / Gross profit (loss)	0,7	1,7	1	138,9%
Podatek dochodowy / Income tax	0	0,7	0,7	-
Zysk (strata) netto / Net profit (loss)	0,7	1	0,3	39,7%
Rentowność netto / Net profitability	0,5%	0,7%	-	-

Spółka na działalności podstawowej poniosła stratę pomimo wzrostu uzyskanych przychodów ze sprzedaży o 2,2 mln zł (tj. o 1,6%) oraz ograniczenia kosztów działalności operacyjnej o 2,6 mln zł (tj. o 1,8%). Wzrost przychodów był następstwem wzrostu przychodów ze sprzedaży biletów i uprawnień do korzystania z ulg handlowych, uzyskania wyższych przychodów z udostępniania linii 250 innym przewoźnikom oraz uzyskania wyższych przychodów z udostępniania terenów wzdłuż linii 250 i za zamknięcia torowe w wyniku prowadzonej modernizacji linii E65.

The company recorded a loss on core business, although the sales revenues increased by 2.2 million PLN (i.e. 1.6%) and operating expenses were reduced by 2.6 million PLN (i.e. by 1.8%). The increase in revenues resulted from higher revenues from the sale of tickets and commercial discount entitlements, higher revenues from the use of Line 250 by third-party operators and higher revenues from the use of plots adjacent to Line 250 and revenues related to the closure of railway lines due to the Line E65 upgrade.

Spadek kosztów działalności operacyjnej wynikał głównie z wprowadzenia od stycznia 2013 roku indywidualnych stawek amortyzacyjnych dla zmodernizowanych środków trwałych i opóźnień w modernizacji EZT, wykonania mniejszej pracy przewozowej w brtkm i niższej ceny jednostkowej za zużyta energię oraz utworzenia niższej rezerwy na świadczenia pracownicze. Wzrosły natomiast koszty usług obcych w następstwie wzrostu kosztów remontów taboru, linii kolejowej oraz kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej. Na skutek wprowadzonych od października 2012 i października 2013 roku podwyżek wzrosły koszty wynagrodzeń.

The lower operating expenses mainly resulted from the fact that in January 2013 individual depreciation rates were introduced in relation to upgraded non-current assets and from delays in the upgrade of EMUs, lower transport performance in gross tkm, a lower unit price for the energy used and establishment of lower provisions for employee benefits. On the other hand, costs of outsourced services rose as a consequence of higher costs of rolling stock and railway lines repairs and costs for the access to railway infrastructure. As a result of pay rises implemented in October 2012 and October 2013, the costs of salaries and wages increased.

Koszty działalności operacyjnej w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Operating expenses in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Amortyzacja / Depreciation	11,4	10,7	-0,7	-6%
Zużycie materiałów i energii / Materials and energy consumption	36,5	34,3	-2,2	-6,1%
Usługi obce / Outsourced services	33,9	36,4	2,6	7,6%
Podatki i opłaty / Taxes and fees	1,8	1,8	-0,1	-4,6%
Wynagrodzenia / Salaries and wages	38,9	40,3	1,4	3,7%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia / Social insurance and other benefits	16,3	12,1	-4,3	-26%
Pozostałe koszty rodzajowe / Other costs by type	3,3	3,9	0,7	20%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów / Value of goods and materials sold	0,1	0,1	0	-30,8%

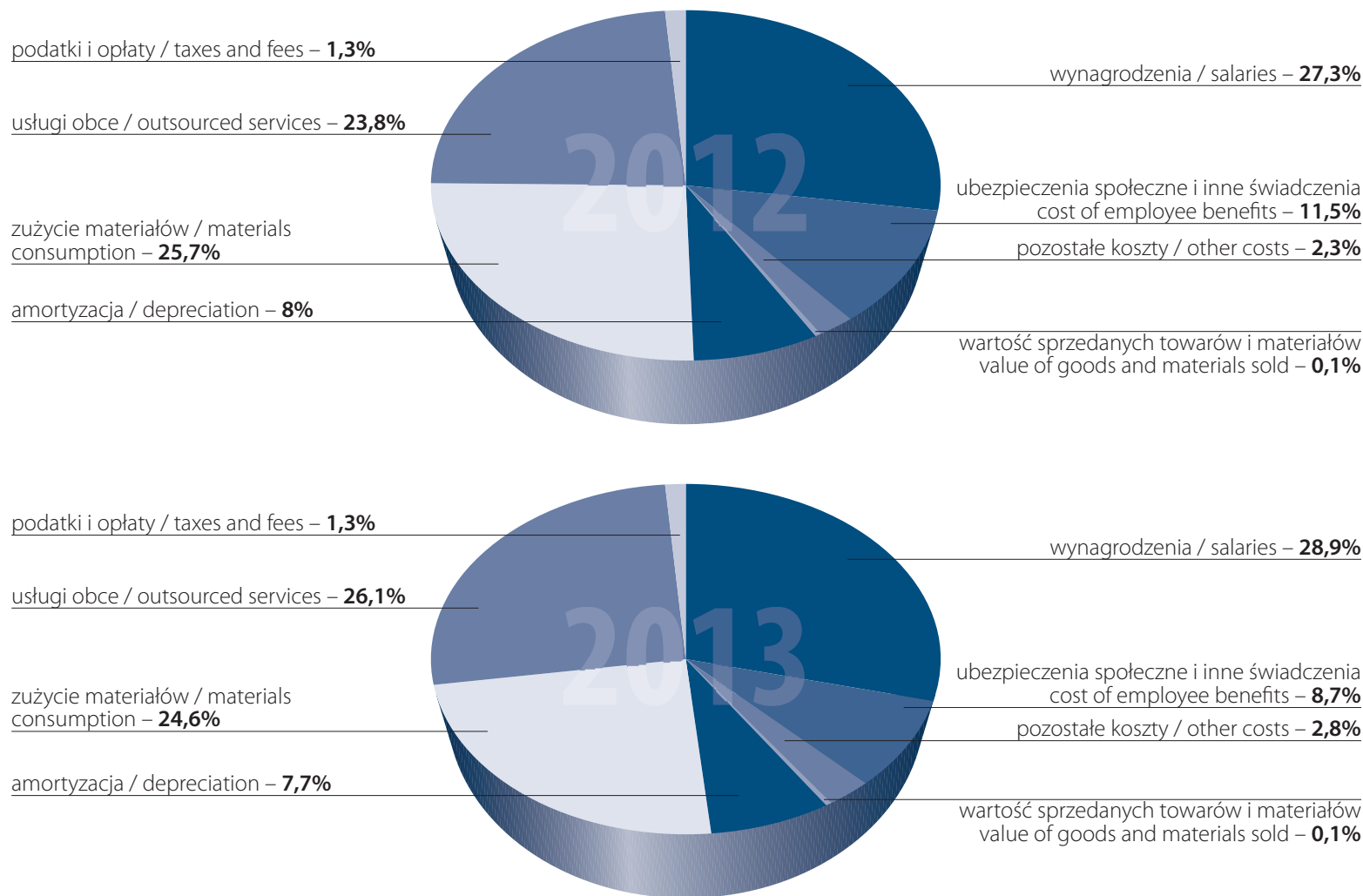
W 2013 roku spółka odnotowała wzrost przychodów i kosztów z pozostałej działalności operacyjnej w stosunku do 2012 roku odpowiednio o 18,4 mln zł (tj. o 202,7%) i o 21,8 mln zł (tj. o 1 324,8%). Wzrost ten wynikał z wystąpienia zdarzeń jednorazowych. Po stronie przychodów na zdarzenia jednorazowe składały się przychody z tytułu dokonanych korekt dotyczących zapłaconego podatku od nieruchomości oraz naliczone kary TS Opole z tytułu niedotrzymania harmonogramu modernizacji elektrycznych zespołów trakcyjnych. Jednocześnie po stronie kosztów dokonano odpisu aktualizującego należność z powyższej kary, uznając ją jako wątpliwą do uregulowania. Ponadto wpływ na wynik miało otrzymanie niższej dotacji inwestycyjnej, poniesienie kosztów inwestycji zaniechanych oraz wyższe koszty zawiązania rezerw na świadczenia pracownicze.

In 2013, as compared to 2012, the company recorded an increase in other operating activity revenues and expenses by 18.4 million PLN (i.e. by 202.7%) and 21.8 million PLN (i.e. by 324.8%), respectively. The increase was related to non-recurring items. On the revenues side, non-recurring items included revenues from amended property tax return and penalties charged to TS Opole for delays in the upgrade of electronic multiple units. At the same time, the receivable related to the penalty fee was written off on the expenses side as it was considered to be a doubtful debt. Moreover, the result was influenced by a lower investment subsidy, costs of abandoned investments and higher costs of releasing provisions for employee benefits.

As compared to 2012, PKP Szybka Kolej Miejska recorded an increase in financial revenues by 0.7 million PLN (i.e. 34.1%) as the result



Struktura kosztów działalności operacyjnej w latach 2012–2013  
Structure of operating expenses in the years 2012–2013



W porównaniu do 2012 r. PKP Szybka Kolej Miejska uzyskała wzrost przychodów finansowych o 0,7 mln zł (tj. o 34,1%) w efekcie uzyskania wyższych przychodów odsetkowych oraz poniosła wyższe koszty finansowe o 1,1 mln zł (tj. o 1 392,3%) na skutek utworzenia odpisu aktualizującego wartość naliczonych odsetek od przeterminowanych należności na rzecz TS Opole oraz naliczenia wartości sprzedanych przeterminowanych wierzytelności dotyczących przejazdów „bezbiletowych”.

of higher interest revenues and financial expenses higher by 1.1 million PLN (i.e. 1,392.3%) related to writing down the value of interest on overdue liabilities towards TS Opole and including the value of overdue receivables sold related to “no-ticket” transport.



## 10.4. Majątek

Na koniec 2013 roku wartość rzeczowych środków trwałych wyniosła 262,1 mln zł i był to wzrost w stosunku do roku poprzedniego o 44 mln zł (tj. o 20,1%). Zwiększenie wartości gruntów wynika z wprowadzenia aneksów do umowy D55 (następstwo uregulowania stanu prawnego gruntów). Z kolei na wzrost wartości budynków, lokali, obiektów inżynierii lądowej i wodnej przełożyło się oddanie do użytkowania zadania budowy systemu sterowania ruchem kolejowym na stacji Gdańsk Chylonia oraz oddanie zmodernizowanych peronów na przystankach Gdańsk Wrzeszcz i Gdańsk Żabianka.

## 10.4. Assets

As at the end of 2013, the value of property, plant and equipment was 262.1 million PLN and was 44 million PLN (i.e. 20.1%) higher than in the preceding year. The increase in the value of land results from the signing of annexes to the D55 agreement (a consequence of clearing the legal status of the land). On the other hand, the increase in the value of buildings, premises, civil and water engineering structures was affected by commissioning the rail traffic control system in Gdynia Chylonia and handing over upgraded platforms at Gdańsk Wrzeszcz and Gdańsk Żabianka railway stations.

Rzeczowe aktywa trwałe w latach 2012–2013 (w mln zł)  
Tangible non-current assets in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Środki trwałe / Property, plant and equipment	202,3	244,9	42,6	21,1%
Grunty, w tym p.w.u. / Land, including the right of perpetual usufruct	36,3	47,5	11,3	31,1%
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej / Buildings, premises, civil and water engineering structures	129,2	154,6	25,4	19,6%
Urządzenia techniczne i maszyny / Technical equipment and machinery	6,7	11,1	4,4	65,9%
Środki transportu / Vehicles	29,5	31,1	1,6	5,6%
Inne środki trwałe / Other fixed assets	0,6	0,6	-0,1	-12,9%
Środki trwałe w budowie / Work in progress	15,9	17,3	1,3	8,4%

PKP Szybka Kolej Miejska realizuje swoją działalność przewozową w oparciu o posiadane 64 elektryczne zespoły trakcyjne następujących typów: EN 57, EW 58 oraz EN 71. Średni wiek pojazdów wynosił około 32 lat. Na poprawę stanu taboru wpłynie obecnie realizowany Projekt „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście” zakładający modernizację 21 elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Ponadto na podstawie umowy D55 spółka zarządza linią kolejową nr 250 Gdańsk Główny – Rumia, która jest zelektryfikowaną linią dwutorową. Do linii nr 250 przypisana jest stacja Gdynia Cisowa Postojowa oraz 23 perony.

PKP Szybka Kolej Miejska carries out its transport activity basing on 64 electric multiple units of the following types: EN 57, EW 58 and EN 71. The average age of vehicles was 32 years. The condition of the rolling stock will be improved in the course of the ongoing project “Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście” [Engl.: Upgrade of the Tricity commuter rail]

Moreover, under the D55 agreement, the company manages Railway Line 250 Gdańsk Główny – Rumia which is an electrified double-track line. Part of the line are the Gdynia Cisowa Postojowa station and 23 platforms.

## 10.5. Inwestycje

W 2013 roku PKP Szybka Kolej Miejska poniosła nakłady inwestycyjne w kwocie 43,6 mln zł, które obejmowały głównie budowę systemu sterowania ruchem kolejowym na stacji Gdynia Chylonia, modernizację peronów Gdańsk Wrzeszcz i Gdańsk Żabianka, modernizację EZT oraz przedłużenie linii 250 wraz z budową przystanku Gdańsk Śródmieście. Spółka na 2014 rok planuje kontynuację inwestycji w ramach projektu „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”, co przełoży się na dalszą poprawę komfortu i bezpieczeństwa pasażerów.

## 10.5. Investments

In 2013, PKP Szybka Kolej Miejska incurred capital expenditure in the amount of 43.6 million PLN that mainly covered the construction of a rail traffic control system at the Gdynia Chylonia station, the upgrade of platforms at Gdańsk Wrzeszcz and Gdańsk Żabianka, the upgrade of EMUs and the extension of Line 250 including the construction of the Gdańsk Śródmieście station. For 2014, the company plans to continue investments under the project “Upgrade of the Tricity commuter rail” which will translate into a higher comfort and safety of its passengers.

Zestawienie wielkości nakładów inwestycyjnych poniesionych przez spółkę w latach 2012–2013 (w mln zł)  
List of capital expenditure incurred by the company in the years 2012–2013 (in million PLN)

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Modernizacja linii kolejowej / Railway line upgrade	13,3	36,2	22,9	172,1%
Pozostałe budownictwo inwestycyjne / Other construction projects	0,1	0	-0,1	-100%
Modernizacja taboru / Upgrade of rolling stock	2	5	3,1	154,1%
Pozostałe inwestycje / Other investments	0,8	2,3	1,5	178,2%
Inwestycje łącznie / Total investments	16,2	43,6	27,4	169%



## 10.6. Zatrudnienie

PKP Szybka Kolej Miejska na koniec 2013 roku zatrudniała 784 osoby i był to spadek w porównaniu do końca 2012 roku o 38 osób. Zmniejszenie zatrudnienia było następstwem odejść pracowników na emerytury oraz mniejszego zapotrzebowania na pracowników ze względu na realizację mniejszej pracy przewozowej.

Spółka, w związku z uruchomieniem od 9 marca 2014 roku pociągów na trasie Gdańsk Główny – Tczew oraz istniejącą luką pokoleniową wśród maszynistów (średni wiek maszynistów wynosi 47 lat), planuje w 2014 roku zorganizować szkolenia na licencję maszynisty, a osobom, które ukończą kurs i z wynikiem pozytywnym złożą egzamin na licencję maszynistów – zagwarantować zatrudnienie.

## 10.6. Employment

As at the end of 2013, PKP Szybka Kolej Miejska employed 784 people, i.e. 38 people fewer in comparison to 2012. The decrease was attributable to resignations of employees eligible for retirement benefits and a lower demand for employees resulting from a lower transport performance.

In relation to the reopened connection between Gdańsk Główny – Tczew that began operations on 9 March 2014 and an existing generation gap among train drivers (the average age of train drivers is 47), the company plans to organise train driving courses in 2014, and people who will graduate from the course and pass the train driving license exam will be offered jobs.

## 10.7. Przewozy pasażerskie

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście w 2013 roku przewiozła 35,2 mln pasażerów. Był to spadek w porównaniu do roku poprzedniego o 1,6 mln osób (tj. o 4,4%). Spadek liczby pasażerów przełożył się na zmniejszenie pracy przewozowej. Ponadto spółka wykonała mniejszą pracę eksploatacyjną o 0,4 mln pockm (tj. o 11,6%).

Przyczynami spadku przewiezionej liczby pasażerów były: brak dostępu w 2013 roku do trasy Gdańsk Główny – Tczew, wprowadzenie w rozkładzie jazdy pociągów na 2012/2013 w godzinach szczytu taktu co 10 minut (w 2012 roku co 7,5 minuty), wprowadzenie w weekendy na linii 250 taktu co 30 minut (w 2012 roku co 15 minut) oraz zakończenie prac modernizacyjnych na głównych ciągach komunikacyjnych w Trójmieście, usprawniających przemieszczanie się mieszkańców.

Spółka w następstwie powrotu pociągów na trasę Gdańsk Główny – Tczew, zwiększenia częstotliwości kursowania (powrót do taktu 7,5 minuty w godzinach) oraz oddania do użytkowania zmodernizowanych i komfortowych EZT oczekuje wzrostu przewiezionej liczby pasażerów w 2014 roku.

## 10.7. Passenger transport

In 2013, PKP Szybka Kolej Miejska transported 35.2 million passengers. As compared to the preceding year, the number decreased by 1.6 million people (i.e. by 4.4%). Fewer passengers translated into lower transport performance. Moreover, the company carried out 0.4 million train-kilometre lower operation work (11.6%).

The reasons for the lower number of passengers were: no access to the route Gdańsk Główny – Tczew in 2013, introduction of 10-minute intervals during rush hours to the timetable for 2012/2013 (in 2012 – 7.5-minute intervals), introduction of 30-minute intervals for Line 250 (in 2012 – 15 minutes) and the completion of upgrade works on the main traffic concourses in the Tricity streamlining transport in the agglomeration.

The company expects that in 2014, as soon as trains appear on the Gdańsk Główny – Tczew route again, the train frequency will increase (return to 7.5-minute intervals in rush hours) and upgraded and comfortable EMUs are put into use, the number of passengers will increase.

Zestawienie mierników przewozowych w latach 2012–2013  
List of transport indices in the years 2012–2013

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Przewozy pasażerów (mln osób) / Passenger transport (million people)	36,8	35,2	-1,6	-4,4%
Praca przewozowa (mln paskm) / Transport performance (million pkm)	838,9	801,6	-37,3	-4,4%
Praca eksploatacyjna (mln pockm) / Operation work (million train-kilometres)	3,4	3	-0,4	-11,6%
Praca eksploatacyjna (mln brtkm) / Operation work (million gross tkm)	825,4	761,9	-63,5	-7,7%





## 10.8. Dofinansowanie

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

## 10.8. Subsidies

The company receives a local government subsidy from the Local Government of the Pomeranian Voivodeship for the provision of public services consisting in passenger railway transport and a public product subsidy as a compensation for revenues lost due to respecting statutory allowances.

### Otrzymane dofinansowanie przez spółkę w latach 2012–2013 Subsidies received by the company in the years 2012–2013

Wyszczególnienie / Item	2012	2013	Zmiana / Change	
			2013–2012	%
Dotacja przedmiotowa / Product subsidy	16,9	16,8	-0,2	-0,9%
Dotacja samorządowa / Local government subsidy	19,6	19,6	-0,1	-0,4%
Środki z Funduszu Kolejowego / Financing from the Railway Fund	0	12	12	-
Dotacja POIiŚ / Subsidy under OPI&E	38,9	14,9	-24	-61,7%

Poza dofinansowaniem dotyczącym realizacji przewozów spółka uzyskała dotacje z Funduszu Kolejowego na finansowanie wkładu własnego przy realizacji inwestycji oraz środki z POIiŚ na refinansowanie zadań zrealizowanych z własnych funduszy w latach ubiegłych.

Besides the subsidy related to carrying-out transport, the company was granted a subsidy from the Railway Fund for the purpose of financing the own contribution required for the implementation of investments and funds from the OPI&E for the refinancing of tasks financed with own funds in the preceding years.



## 10.9. Najważniejsze wydarzenia

### Styczeń

Zawarcie umowy ze spółką Radionika w Krakowie. Przedmiotem Umowy było wykonanie systemu łączności umożliwiającego zdalne sterowanie urządzeniami radiowymi na obszarze linii kolejowej nr 250. Wynagrodzenie za wykonanie przedmiotu umowy wyniosło 450 tys. zł netto.

### Luty

Wprowadzenie podwyżki cen biletów o około 6%, zarówno dla biletów jednorazowych, jak i okresowych.

Ogłoszenie nowego przetargu na modernizację 21 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN 57 w związku z ogłoszeniem 26 lutego 2013 r. upadłości układowej firmy Tabor Szynowy Opole S.A. Zadanie dofinansowane jest ze środków pieniężnych POIiŚ 2007–2013 w ramach Projektu „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”.

### Marzec

Podpisanie przez Prezesa Rady Ministrów Uchwały nr 54/2013 w sprawie „Zatwierdzenia Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2013 roku”. Środki w kwocie 12 mln zł (tym 7 mln w związku z realizacją zadań w roku 2012) zostaną przeznaczone na realizację Projektu „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”.

### Lipiec

Podpisanie umowy z konsorcjum firm Dekpol i Rajbud na wykonanie zadania: Przedłużenie linii 250 i budowa przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście.

### Sierpień

Zatwierdzenie przez Komisję Europejską wkładu finansowego z Funduszu Spójności w Projekt „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”.

### Wrzesień

Podpisanie umowy z PESA Bydgoszcz SA na modernizację 15 elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN 57 z prawem opcji rozszerzenia modernizacji do 21 pojazdów serii EN 57.

### Październik

Złożenie przez spółkę wniosku w urzędzie marszałkowskim o dofinansowanie w ramach konkursu „Rozwój i integracja systemu transportu zbiorowego” kolejnego projektu inwestycyjnego związanego z budową na wszystkich peronach linii nr 250 jednolitego systemu wizualnej informacji pasażerskiej oraz monitoringu. Wysokość dofinansowania 70%. Wartość złożonego Projektu – 13 151 tys. zł netto.

## 10.9. Main events

### January

An agreement with Radionika in Cracow was concluded. The subject matter was the construction of a telecommunication system enabling remote control of radio devices on Line 250. The remuneration for the delivery of the product amounted to 450 thousand PLN net.

### February

An increase in ticket prices of approx. 6% was introduced in the case of both single and long term passes.

A call for tenders for the upgrade of 21 EN 57 electric multiple units was issued in connection with the bankruptcy arrangement of Tabor Szynowy Opole S.A. declared on 26 February 2013. The task is financed from the funds of the OPI&E 2007–2013 as part of the project “Upgrade of the Tricity commuter rail”.

### March

The Prime Minister signed Resolution no. 54/2013 on “the approval of the material and financial plan of the use of financial means from the Railway Fund in 2013”. The funds in the amount of 12 million PLN (including 7 million related to the implementation of tasks in 2012) will be allocated for the implementation of the project “Upgrade of Tricity commuter rail”.

### July

An agreement regarding the tasks of the extension of Line 250 and construction of the passenger station SKM Gdańsk Śródmieście was signed.

### August

The European Commission approved the financial contribution of the Cohesion Fund in the project “Upgrade of the Tricity commuter rail”.

### September

An agreement regarding the upgrade of 15 electric multiple units of the EN 57 series with the option of extending the upgrade to 21 EN 57 vehicles was concluded with PESA Bydgoszcz SA.

### October

The company submitted an application for financing another investment project related to the construction of a passenger visual information system and monitoring at all platforms of Line 250 as part of the “Rozwój i integracja systemu transportu zbiorowego” [Engl.: Upgrade and integration of public transport] to the Office of the Marshal. Subsidy level – 70% of the submitted project value – 13,151 thousand PLN net.

**Listopad**

Zakończenie modernizacji peronu na stacji Gdańsk Wrzeszcz, wartość inwestycji: 11,6 mln zł.

Podpisanie z władzami województwa pomorskiego umowy o świadczeniu usług publicznych na okres od 15 grudnia 2013 roku do 13 grudnia 2014 roku – w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na terenie województwa pomorskiego.

Zakończenie inwestycji „Przebudowa stacyjnych urządzeń SRK na stacji Gdynia Chylonia”, wartość inwestycji: 11 mln zł.

**Grudzień**

Zakończenie inwestycji „Modernizacja peronu Gdańsk Żabianka”, wartość inwestycji: 10,5 mln zł.

Wprowadzenie nowego rozkładu jazdy pociągów uwzględniającego zwiększoną częstotliwość pociągów (takt co 7,5 min) oraz wznowienie kursowania pociągów do Tczewa od 9 marca 2014 roku.

Podjęcie decyzji o uwzględnieniu w budżecie na 2014 rok udziału Miasta Gdynia w remoncie przystanku SKM Gdynia Cisowa. Przewidywana kwota dofinansowania: 500 000,00 zł.

**November**

The upgrade of the platform at the Gdańsk Wrzeszcz station was completed. Investment value: 11.6 million PLN.

The agreement with the Pomeranian Voivodeship on the provision of public services consisting in passenger railway transport carried out in the region from 15 December 2013 to 13 December 2014 was concluded.

The investment “Przebudowa stacyjnych urządzeń SRK na stacji Gdynia Chylonia” [Engl.: Conversion of station units of the rail traffic control system at the Gdynia Chylonia station] was completed; investment value: 11 million PLN.

**December**

The investment “Modernizacja peronu Gdańsk Żabianka” [Engl.: Upgrade of the Gdańsk Żabianka platform] was completed; investment value: 10.5 million PLN.

A new timetable with a higher train frequency (7.5-minute intervals) was introduced and the connection with Tczew was re-opened on 9 March 2014.

A decision was made to include the contribution of the city of Gdynia to the refurbishment of the SKM Gdynia Cisowa station in the budget for 2014. Estimated subsidy amount: PLN 500,000.00





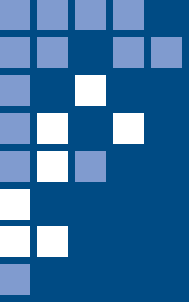
LHS

neWag

16D  
007

850LN





■ **DZIAŁANIA W ZAKRESIE  
SPOŁECZNEJ  
ODPOWIEDZIALNOŚCI  
BIZNESU**

■ **CORPORATE  
SOCIAL  
RESPONSIBILITY  
ACTIONS**

## ■ GRUPA PKP – KORZYŚCI Z ODPOWIEDZIALNOŚCI

Poprawa bezpieczeństwa obiektów kolejowych, zaangażowanie w rozwiązywanie problemów bezdomności na terenie dworców, wspieranie rozwoju i edukacji pracowników – to tylko wybrane działania Grupy PKP, których realizacja wynika z uwzględniania podejścia do zarządzania Spółkami w myśl idei odpowiedzialnego biznesu.

Grupa PKP jest czwartym co do wielkości holdingiem kolejowym w Europie, reprezentowanym we wszystkich międzynarodowych organizacjach branżowych. Mamy świadomość, że jako firma zarządzająca nieruchomościami, infrastrukturą kolejową oraz przewozami pasażerskimi i towarowymi, pełnimy istotną rolę w życiu gospodarczym w Polsce, a jednocześnie wpływamy na otoczenie społeczne, ekonomiczne oraz środowisko naturalne. Strategia Grupy Kapitałowej PKP na lata 2012–2015 kładzie nacisk na dążenie Grupy PKP do poprawy efektywności i optymalizacji szeregu procesów i działań. W tym kontekście wypracowanie i stosowanie zasad odpowiedzialności społecznej, obejmującej wszystkie sfery wpływu na otoczenie, stało się niezbędnym elementem zarządzania w Grupie PKP.

W roku 2013 w PKP S.A. rozpoczął się proces opracowania strategii społecznej odpowiedzialności biznesu, która wskazuje priorytety działań w zakresie budowania relacji w środowisku pracy, określania zasad współpracy z otoczeniem zewnętrznym (dostawcami, partnerami, instytucjami nadzoru oraz administracją), uwzględniania aspektów pro-ekologicznych w działalności biznesowej spółki oraz prowadzenia inicjatyw społecznych. Działania te mają na celu skuteczniejsze wykorzystanie zasobów PKP S.A. – zarówno finansowych, jak i infrastrukturalnych – oraz bardziej efektywne dostarczanie korzyści partnerom i pasażerom. Dzięki temu PKP S.A. przekształca się w nowoczesne przedsiębiorstwo sprawnie funkcjonujące w konkurencyjnej gospodarce.

### Odpowiedzialni względem klientów

**Naszym najistotniejszym partnerem jest klient – pasażer, dlatego jego potrzeby i opinie są dla nas niezwykle ważne.**

Staramy się doskonalić nasze podejście względem tej grupy odbiorców, dlatego stopniowo wdrażamy inicjatywy, które zwiększają komfort i bezpieczeństwo podróży, wprowadzamy innowacyjne rozwiązania (np. e-bilet, nowe atrakcyjne taryfy przejazdowe) oraz podnosimy jakość obsługi w pociągach. Stopniowo dostosowujemy również infrastrukturę kolejową do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością. Pracujemy nad problemem bezdomności na dworcach kolejowych, starając się wdrażać adekwatne do oczekiwań społecznych procedury oraz wspierać cenne inicjatywy, pozwalające wykorzystać infrastrukturę zarządzaną przez PKP S.A.

## ■ THE PKP GROUP – ADVANTAGES OF CSR

Improved safety of railway infrastructure, an active approach to the problem of homelessness at railway stations, supporting the employees' personal development and trainings – these are some examples of the PKP Group's actions that result from the management considering corporate social responsibility ideas.

The PKP Group is the fourth largest railway holding in Europe, represented in all international industry organisations. We are aware of the fact that as a company dealing with the management of real estate, railway infrastructure and passenger and freight transport, we play an important role in the Polish economy, influencing at the same time our social and economic surroundings and natural environment. The strategy of the PKP Capital Group for the years 2012–2015 focuses on the Group's aspiration to improve its effectiveness and optimise a number of processes and actions. In this context, the development and application of corporate social responsibility principles covering all spheres of our impact on the surroundings has become an inevitable element of the management process in the PKP Group.

In 2013, PKP S.A. started to develop a strategy of social corporate responsibility defining priority actions in the scope of building relationships in the work environment, establishing principles of cooperation with third parties (suppliers, partners, supervising bodies and administration), considering pro-ecological aspects of the company's business activities and carrying out social initiatives. The actions are aimed at using PKP S.A.'s financial as well as infrastructural resources in a more efficient way and offering benefits to our partners and passengers. As a result, PKP S.A. will become a modern enterprise successfully operating in the conditions of economic competitiveness.

### We're responsible towards our customers

**Our most important partner is our customer, the passenger; therefore their needs and opinions are extremely important to us.**

We try to improve our approach towards this group of our recipients and for this reason we continuously carry out initiatives that enhance the journey comfort and safety, introduce innovative solutions (e.g. e-tickets, new attractive tariffs) and improve the quality of on-board services. We are also adapting the railway infrastructure to the needs of people with reduced mobility. We are working on the problem of homelessness at railway stations, trying to carry out procedures that correspond to the expectations of the society; we are also supporting valuable initiatives that make it possible to use the infrastructure managed by PKP S.A.



## Odpowiedzialni względem pracowników

Jako odpowiedzialny pracodawca chcemy tworzyć komfortowe warunki pracy. Wspieramy tradycyjne zawody kolejowe, a równocześnie jako nowoczesna firma, zatrudniająca specjalistów z wielu dziedzin (np. finanse, zarządzanie, marketing), bierzemy udział w targach pracy i konferencjach, współpracujemy z uczelniami i ośrodkami akademickimi. Wypracowujemy również nowe standardy, których celem jest zapewnienie wysokiej jakości i satysfakcji z pracy w PKP. Zostały one określone w Kodeksie Etycznym Grupy PKP. Zamierzamy również rozwijać i wzmacniać zaangażowanie pracowników spółek Grupy PKP w działania na rzecz społeczności lokalnych, poprzez wdrożenie zasad wolontariatu pracowniczego.

Zależy nam na podnoszeniu poziomu zadowolenia pracowników i ciągłym polepszaniu warunków ich pracy. Grupa PKP jako duża organizacja, zatrudniająca ponad 80 tysięcy pracowników, jest doskonałym partnerem dla wielu firm, które oferują naszym pracownikom swoje produkty i usługi. W ramach podpisanych przez nas umów pracownicy mają np. możliwość wykupienia w atrakcyjnych cenach dla siebie i swoich rodzin prywatnej opieki zdrowotnej. Wdrożenie kolejnego projektu, „Wspieramy zdrowie”, pozwala dotrzeć ze wsparciem medycznym do wszystkich pracowników, którzy na co dzień borykają się z dolegliwościami zdrowotnymi, by zapewnić im wsparcie medyczne. Pracownicy mają również możliwość uczęszczania na zajęcia sportowo-rekreacyjne w ramach pakietów oferowanych po preferencyjnych stawkach.

## Odpowiedzialni za środowisko naturalne



**Kolej jest odpowiedzialna za mniejszą skalę emisji substancji szkodliwych do środowiska niż transport kołowy i lotniczy. Wywieramy pozytywny wpływ na otoczenie zarówno poprzez zmniejszanie ruchu drogowego, jak i uwolnienie aglomeracji miejskich i przemysłowych od emisji szkodliwych substancji do środowiska.**

Przykładem może być działalność spółki PKP CARGO, która przeznaczając znaczące środki na pozyskanie taboru wagonowego, spełniającego kryteria hałasu zgodnie z normą TSI/EN ISO 3095 oraz na program modernizacji lokomotyw spalinowych, w efekcie którego zużycie paliwa spada o 36–43%. Program działań prośrodowiskowych realizuje też konsekwentnie PKP LHS. Spółka koncentruje się na minimalizowaniu wpływu eksploatacji linii kolejowej na przyrodę Roztoczańskiego Parku Narodowego. Podejmowane wspólnie przez PKP LHS oraz dyrekcję parku działania mają na celu prowadzenie badań naukowych i popularyzowanie idei ochrony dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego Roztocza poprzez realizowanie wspólnych kampanii i projektów społecznych. Tego typu działania umożliwiają mieszkańcom tych regionów i całej Polski korzystanie z zasobów środowiska naturalnego.

## We're responsible towards our employees

As a responsible employer, we want to create comfortable work conditions. We support traditional railway professions but at the same time, being a modern company, we employ specialists in many areas (e.g. finance, management, marketing), we take part in employment fairs and conferences, work with universities and academic centres. We are also developing new standards that are aimed at ensuring high quality and satisfaction from working for the PKP. They have been defined in the Code of Ethics of the PKP Group. Establishing principles of corporate volunteering, we also intend to increase and strengthen the involvement of employees of the PKP Group companies in activities beneficial to local societies.

Our aim is to boost the satisfaction of our employees and to continuously improve their working conditions. As a large organisation employing over 80 thousand people, the PKP Group is a perfect partner for plenty of companies that offer their products and services to our employees. As part of the contracts signed by our company, our employees may e.g. buy private health insurance for themselves and their families at beneficial rates. Another project, “Wspieramy zdrowie” [We support your health], enables us to reach out with medical support to all employees who face health issues. Our employees may also take part in sport and leisure activities offered as part of packages offered at preferential rates.

## We're responsible for the natural environment

**Harmful emissions for which the railways are responsible are lower than in the case of road and air transport. We make a positive impact on our surroundings by both reducing road traffic and lowering harmful emissions in urban and industrial agglomerations.**

A good example is the operation of PKP CARGO: it allocates significant financial means for acquiring rolling stock that meets noise requirements stipulated in the TSI/EN ISO 3095 standard as well as for the programme of the upgrading diesel locomotives which will result in reducing fuel consumption by 36–43%. A programme of pro-environmental actions is also consequently implemented by PKP LHS. The company's aim is to minimise the effect that the use of the railway line has on the ecosystem of the Roztocze National Park. Actions taken by PKP LHS and the Park's management are aimed at carrying out scientific research and promoting the idea of protecting the natural and cultural heritage of the Roztocze region by joint campaigns and social projects. As a result, local residents and people from entire Poland may take advantage of the natural resources.

## Odpowiedzialni względem społeczności lokalnych

Naszym społecznym celem jest także podnoszenie jakości życia mieszkańców Polski. Staramy się to osiągnąć zarówno poprzez naszą ofertę usługową, jak i poprzez realizację ważnych programów społecznych, m.in. na rzecz aktywizacji osób niepełnosprawnych, dzieci i młodzieży z niezamożnych środowisk oraz innych grup społecznie wrażliwych. Jednym z wiodących projektów realizowanych w Grupie PKP od roku 2005 jest kampania Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj!”, której celem jest zwiększanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Akcja prowadzona przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest jednym z największych tego typu działań w Europie. Skala działań oraz ich społeczna rozpoznawalność cieszą się wysokim uznaniem na arenie międzynarodowej, co zostało wyrażone m.in. w trakcie ostatniego spotkania ILCAD 2013 (International Level Crossing Awareness Day – projekt Międzynarodowy Dzień Bezpieczeństwa zainicjowany przez Międzynarodowy Związek Kolei). W ramach realizowanego od kilku lat programu „Z nosem w sieci” TK Telekom dostarcza darmowe połączenia internetowe dla pacjentów oddziałów dziecięcych, w wybranych miejscach w Polsce, wskazanych przez pracowników spółki. Dzięki szeroko prowadzonym działaniom docieramy z przekazem bezpośrednio do ponad miliona odbiorców. Grupa PKP udostępnia również przestrzenie dworca dla wartościowych akcji dobroczynnych, m.in. „Szlachetna Paczka” oraz ogólnopolskich kampanii społecznych, np. „Zanim podpiszesz”.

## Odpowiedzialni dla dobra wspólnego

Instrumentem działań społecznych realizowanych przez Grupę PKP jest również powołana przez PKP S.A. w roku 2013 Fundacja Grupy PKP. Jej misją jest podnoszenie wiedzy i świadomości w zakresie bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego, promowanie nowych technologii i innowacji, ochrona dóbr kolejowych o wartości historycznej i artystycznej oraz wspieranie środowisk związanych z koleją.

Fundacja jest wspólną inwestycją podmiotów Grupy PKP. Będzie realizować długofalowe działania dobroczynne oraz prowadzić programy z zakresu edukacji i kultury, których celem jest budowanie modelu „przyjazna kolej”. Fundacja, reprezentując spółki Grupy PKP i działając w ich imieniu, zamierza współpracować z partnerami z różnych obszarów życia społecznego, w tym uczelniami, instytucjami publicznymi i jednostkami samorządu gospodarczego. Powołanie Fundacji pozwoli na osiąganie długofalowych efektów zaangażowania społecznego i budowanie wizerunku Grupy PKP jako partnera o wysokiej reputacji i zaufaniu.

## We're responsible towards local communities

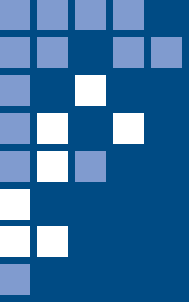
Our aim is to improve the standard of living in Poland. We are trying to achieve this by both our offer and by implementing important social programmes relating to social activation of the disabled, children and teenagers from poor financial backgrounds and other sensitive groups. One of the leading projects run in the PKP Group since 2005 is the campaign Bezpieczny przejazd [Engl.: Safe crossing] – “Zatrzymaj się i żyj!” [Eng.: Stop and Live!] whose goal is to improve the safety at level crossings. The campaign carried out by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. is one of the greatest undertakings of this kind in Europe. The scale of activities and their social recognition are highly valued at the international level, which was expressed e.g. at the latest ILCAD 2013 meeting (International Level Crossing Awareness Day initiated by the International Union of Railways). As part of the programme “Z nosem w sieci” [Engl.: Buried in the Internet], TK Telekom provides free Internet access for patients of children's wards in selected locations in Poland, indicated by the company's employees. Thanks to the wide range of activities undertaken, our message directly reaches over one million recipients. The PKP Group also carries out valuable charity campaigns at railway stations, e.g. “Szlachetna Paczka” [Engl.: Noble Box] or nationwide social campaigns such as “Zanim podpiszesz” [Engl.: Before you sign].

## We're responsible for the common good

Established by PKP S.A. in 2013, the PKP Group Foundation is another tool used for social activities undertaken by the PKP Group. Its mission is to improve knowledge and awareness in the area of the safe use of railway transport, promote new technologies and innovation, preserve railway assets of historical and artistic value and support railway-related societies.

The Foundation is a joint venture of the PKP Group entities. It will undertake long-term charity actions and carry out educational and cultural programmes aimed at creating a model of “user-friendly railways”. Representing the companies of the PKP Group and acting on their behalf, the Foundation intends to work with partners from various areas of social life, including universities, public institutions and units of the self-regulatory organisation. The establishment of the Foundation will enable the PKP Group to achieve long-term results related to social responsibility and to create an image of a widely respected and reliable partner.





■ **PROJEKTY BADAWCZE**

■ **RESEARCH PROJECTS**

## ■ BADANIA SATYSFAKЦИИ KLIENTÓW W GRUPIE PKP

Rok 2013 był przełomowym okresem w badaniach marketingowych w Grupie PKP, ze względu na wdrożenie standardu metodologicznego w badaniach satysfakcji klientów z podróży. Od tego roku badania satysfakcji klientów polegają na zasadzie trackingu – oznacza to, że prowadzone są cyklicznie, w jednolitych odstępach czasowych oraz z zachowaniem tej samej metodologii. Pozwala to na precyzyjne porównywanie wyników w czasie oraz określanie efektywności prowadzonych działań.

Podstawowym źródłem wiedzy, stanowiącym barometr zadowolenia klientów Grupy PKP, jest badanie trackingowe satysfakcji z podróży, prowadzone w półrocznych odstępach czasowych na pokładach pociągów PKP Intercity w całej Polsce. W 2013 roku przeprowadzone zostały dwie fale tego badania (w kwietniu i październiku), podczas których przebadano w sumie dwa tysiące klientów (tysiąc na jedną falę). Badanie kwietniowe pozwoliło na określenie bazowego poziomu przyjętych wskaźników satysfakcji (patrz: ramka), natomiast fala październikowa pozwoliła na ocenę działań prowadzonych w ciągu całego półrocza. Było to możliwe dzięki porównaniu wartości wskaźników z kwietnia i października.

Analiza wyników ujawniła pozytywne efekty na niemal wszystkich z ponad sześćdziesięciu wskaźników satysfakcji uwzględnionych w badaniu. Dowodzi to wysokiej skuteczności prowadzonych działań z perspektywy ocen klientów.

### Najwyższe wzrosty wskaźników satysfakcji Top2 w pytaniach ogólnych:

• Informacja podczas podróży	+9
• Czystość w pociągu	+9
• Wygoda zakupu biletu	+8
• Bezpieczeństwo na dworcu	+7
• Komfort przejazdu	+5

Wskaźniki uzyskiwane podczas kolejnych fal trackingowego badania satysfakcji stanowią nie tylko podstawę do oceny efektywności wdrażanych inicjatyw, lecz także wspomagają decyzje biznesowe dotyczące kolejnych, planowanych w przyszłości działań oraz stanowią jeden z elementów cyklicznego monitoringu jakości dostarczanych przez Grupę PKP produktów i usług.

## PROJEKTY BADAWCZE DEDYKOWANE POSZCZEGÓLNYM INICJATYWOM

W roku 2013 w poszczególnych spółkach Grupy (PKP S.A., PKP Intercity) oraz w spółkach zależnych (Wars) przeprowadzono także szereg

## ■ CUSTOMER SATISFACTION SURVEY IN THE PKP GROUP

2013 saw a breakthrough in the PKP Group in terms of introducing marketing research as a methodological standard of passenger satisfaction surveys. Since 2013, customer satisfaction surveys are based on the principle of tracking – which means that the research is carried out regularly, using the same methodology. As a consequence, it is possible to precisely compare results for subsequent periods and determine the effectiveness of undertaken actions.

The basic source of information that serves as a satisfaction barometer of the PKP Group's customers is a tracking customer satisfaction survey carried out twice a year on PKP Intercity trains all around Poland. During 2013, the survey was carried out twice (in April and in October) and two thousand customers took part in it (one thousand in each session). The survey conducted in April established the basic level of satisfaction indices adopted (see box), while the October survey provided the possibility of evaluating actions undertaken throughout the half of the year. The evaluation was performed by way of comparison of indices for April and October.

An analysis of the results revealed positive effects in the case of almost all out of over sixty satisfaction indices taken into consideration in the survey. It proves that, from the perspective of customer evaluation, the efficiency of actions taken is high.

### The highest increase of Top2 satisfaction indices for general questions:

• Information during travel	+9
• Cleanliness inside of train	+9
• Convenient ticket sale	+8
• Security at station	+7
• Comfort of journey	+5

Not only do the indices established during the subsequent tracking customer satisfaction surveys constitute the basis for an evaluation of the efficiency of initiatives implemented, but they also support business decisions regarding future actions and are an element of regular monitoring the quality of products and services provided by the PKP Group.

## SURVEY PROJECTS DESIGNED FOR INDIVIDUAL INITIATIVES

In 2013, there were a number of survey projects designed for key initiatives and carried out in individual PKP Group companies (PKP S.A., PKP Intercity) and their subsidiaries (Wars). Special attention was paid to,

dedykowanych projektów badawczych, poświęconych kluczowym inicjatywom. Obiektem szczególnego zainteresowania stała się między innymi użyteczność serwisów internetowych PKP S.A., PKP Intercity i Wars; widoczność i użyteczność informacji statycznej w pociągach PKP Intercity oraz doświadczenia i opinie klientów Wars.

Wyniki badań prowadzonych wspólnie przez zespoły badawcze PKP S.A. i PKP Intercity dostarczyły także istotnej wiedzy do budowania nowoczesnego systemu sprzedaży biletów oraz do aktywnego zarządzania wizerunkiem poszczególnych marek Grupy PKP. Aby dostarczyć kompleksowej wiedzy, projektami badawczymi objęto w tym roku nie tylko aktualnych klientów, lecz także klientów potencjalnych.

W roku 2013 spółki zapoczątkowały także projekty na styku badań i audytu, rozpoczynając cykliczny monitoring jakości obsługi klientów poprzez badania typu „tajemniczy klient”. Badania te stanowią podstawę procesów zarządzania jakością w Grupie PKP.

among others, the usability of the PKP S.A., PKP Intercity and Wars websites, visibility and usability of static information on PKP Intercity trains as well as experiences and opinions of customers using the services of Wars.

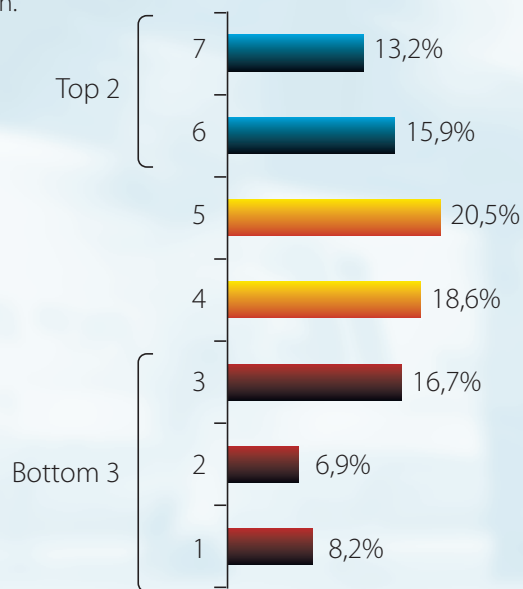
The results of the survey jointly carried out by research teams of PKP S.A. and PKP Intercity also provided essential information for developing a modern ticket sale system and for the active management of images of individual PKP Group brands. In order to provide comprehensive information, this year the survey projects involved not only current customers, but also potential customers.

The companies also launched a project during 2013, combining the characteristics of both a survey and an audit, starting regular monitoring of the quality of customer service by the means of a “mystery customer” research. The research constitutes the basis for quality management processes in the PKP Group.



**„Top2” – przyjęty w Grupie PKP wskaźnik satysfakcji w badaniach marketingowych**  
**“Top2” – satisfaction index adopted by the PKP Group for marketing research**

Podczas badania trackingowego satysfakcji z podróży zadawanych jest ponad 60 pytań na temat różnych aspektów zadowolenia z podróży. Klienci udzielają odpowiedzi w skali od 1 do 7, gdzie „1” oznacza całkowite niezadowolenie, a „7” – całkowite zadowolenie. „Top2” to procent osób zadowolonych, czyli tych, którzy na 7-stopniowej skali satysfakcji wystawili najwyższą lub niemal najwyższą ocenę („6” lub „7”). Wskaźnik „Top2” podawany jest w jednostkach punktów procentowych.



A tracking satisfaction survey concerning railway travels comprising over 60 questions regarding various aspects of travel satisfaction. Customers answer the questions using a scale from 1 to 7, where “1” means total dissatisfaction and “7” full satisfaction. “Top2” reflects the share of people satisfied, i.e. those who awarded the best or the second best note on the 7-grade scale (“6” or “7”). The “Top2” index is expressed in percentage points.

- 7 – jestem całkowicie zadowolony / I am fully satisfied
- 6 – jestem zadowolony / I am satisfied
- 5 – jestem raczej zadowolony / I am quite satisfied
- 4 – nie jestem ani zadowolony, ani niezadowolony / I am neither satisfied nor dissatisfied
- 3 – jestem raczej niezadowolony / I am rather dissatisfied
- 2 – jestem niezadowolony / I am dissatisfied
- 1 – jestem całkowicie niezadowolony / I am totally dissatisfied





**iC** PR

Zbiornik powietrza



## ■ PROJEKT „OPTIMALIZACJA PUNKTÓW STYKU KLIENTA Z GRUPĄ PKP”

### I. Założenia projektu

Celem projektu „Optymalizacja Punktów Styku Klienta z Grupą PKP” jest znacząca poprawa satysfakcji klientów poprzez zapewnienie pasażerom nowej jakości podróżowania pociągami, czystych i funkcjonalnych peronów i dworców oraz zbudowanie efektywnej organizacji, dla której najważniejszy jest klient.

#### 1. Geneza projektu

Kolej jest jednym z ostatnich obszarów, które nie doświadczyły realnej transformacji rynkowej po roku 1989. W efekcie z roku na rok jakość świadczonych usług wyraźnie malała, co w perspektywie rozwoju innych form transportu pasażerskiego przełożyło się na systematyczny spadek liczby klientów PKP Intercity.



Liczba przewiezionych pasażerów przez PKP Intercity S.A. w latach 2010–2013

Rok	Liczba pasażerów
2010	37 080 000
2011	36 540 000
2012	35 240 000
2013	30 725 913

Przestarzały i brudny tabor, niski poziom informacji pasażerskiej, opóźnienia pociągów, zaniedbane dworce i przystanki oraz niski poziom obsługi klientów w kasach znalazły swoje odzwierciedlenie w raporcie Komisji Europejskiej „Survey on passengers’ satisfaction with rail services” z 2011 roku, w którym polscy pasażerowie ocenili jakość usług kolejowych w swoim kraju najslabiej spośród wszystkich 27 państw Unii Europejskiej.

Wysoka jakość usług oraz obsługi klienta, w perspektywie trwających prac modernizacyjnych infrastruktury kolejowej, jest czynnikiem rozstrzygającym o tym, czy pomimo wydłużonego czasu przejazdu klienci nadal wybiorą kolej, a nie przesiądą się na trwałe do innych środków transportu, które w ostatnich latach – dzięki budowie dróg i autostrad, pojawieniu się nowych przewoźników autobusowych czy planowanym rozwojem krajowych połączeń lotniczych – zwiększają swój udział w rynku.

W przypadku niepodjęcia pilnych zmian systemowych ukierunkowanych na podniesienie satysfakcji klientów ucieczka pasażerów od kolei mogłaby przybrać charakter trwały, co doprowadziłoby do marginalizacji kolei i do potężnych kłopotów finansowych spółek kolejowych, których właścicielem jest Skarb Państwa.

## ■ PROJECT “OPTIMISATION OF CONTACT POINTS BETWEEN CUSTOMERS AND THE PKP GROUP”

### I. Project goals

The aim of the project “Optimisation of Contact Points between Customers and the PKP Group” is to significantly enhance the customers’ satisfaction by offering passengers a new quality of travelling by train, clean and functional platforms and stations as well as to form an effective, customer-oriented organisation.

#### 1. Project genesis

The railways are one of few areas that have not gone through a real market transformation since 1989. As a result, year by year, the quality of its services are gradually decreasing, which, in view of the development of other forms of passenger transportation, translates into a systematic fall of the number of PKP Intercity’s customers.

Number of passengers transported by PKP Intercity S.A. in the years 2010–2013

Year	Number of passengers
2010	37,080,000
2011	36,540,000
2012	35,240,000
2013	30,725,913

Old and dirty rolling stock, insufficient passenger information, delays, neglected stations and a low standard of customer service at ticket windows were reflected in the European Commission’s report of 2011 entitled “Survey on passengers’ satisfaction with rail services” in which the assessment of Polish passengers in regard to the quality of rail services in their country was the worst out of all 27 Member States of the European Union.

In the context of the ongoing upgrade works on the railway infrastructure, a high quality of services and customer service is the factor deciding whether, despite longer travel time, customers still choose trains and do not change to other means of transport that, due to the fact that new roads and motorways were constructed, new bus operators entered the market, or new air connections were to be developed, have recently increased their share in the market.

If no urgent system changes aimed at boosting customers’ satisfaction were made, the outflow of passengers could be permanent, which would in turn marginalise the railways and cause massive financial problems of railway companies owned by the State Treasury.

## 2. Klient w centrum zainteresowania

Należy podkreślić, że podnoszenie satysfakcji klientów jest jednym z czterech filarów strategii Grupy PKP przyjętej przez Radę Nadzorczą oraz Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy. Ponadto jest to obszar uznawany przez ministerstwo jako priorytetowy z punktu widzenia działalności Grupy PKP.

## II. Przebieg projektu

Projekt został uruchomiony na początku sierpnia 2012 roku. Pierwszym etapem projektu było przeprowadzenie analizy stanu obecnego i diagnozy potrzeb klientów. Na podstawie przeprowadzonej diagnozy inicjatywy były realizowane w 6 kluczowych strumieniach: informacja dla podróżnych; bezpieczeństwo osobiste; punktualność i czas przejazdu; portfel usług; rezerwacja i sprzedaż biletów oraz czystość i komfort, a także w tzw. strumieniach wspierających: komunikacji oraz badaniach. Ich realizacja uwzględnia wszystkie możliwe punkty styku z klientem – zarówno w obszarze dworca i peronów, jak i na pokładzie pociągów. Projekt był realizowany w trzech spółkach: PKP Intercity S.A., PKP PLK S.A. oraz PKP S.A.

W projekcie możemy wyróżnić 3 etapy:

1. diagnozę i analizę stanu obecnego
2. opracowanie modelu docelowego
3. wdrożenie projektu.

### 1. Diagnoza i analiza stanu obecnego

Projekt rozpoczął się od przeprowadzenia wstępnych badań satysfakcji, które posłużyły do rozpoczęcia prac diagnostycznych, mających na celu usystematyzowanie wiedzy, określenie podstawowych elementów mających wpływ na zadowolenie klientów Grupy PKP. Opracowanie bazowej satysfakcji było ważne ze względu na określenie kierunków koniecznych reform i ich ciężaru. Rozpoznanie punktów styku z klientem i ich hierarchizacja pozwoliły poznać rzeczywiste oczekiwania pasażerów oraz to, jak postrzegają PKP. Wstępna diagnostyka stała się solidną bazą, na której można było zacząć budować właściwy projekt poprawy jakości usług Grupy PKP. W wyniku tego etapu wyróżniono podstawowe elementy podróży i określono przyszłe potrzeby badawcze w zakresie monitorowania satysfakcji.

Kolejnym krokiem była szczegółowa analiza wszystkich procesów, które mają wpływ na punkty styku klienta z Grupą PKP. W przygotowaniu analizy uczestniczyli pracownicy Grupy PKP. Miało to na celu zwiększenie obiektywizmu raportu, w tym pokazanie ewentualnych patologii, których autorami byli w wielu przypadkach pracownicy uczestniczący w przeprowadzanej analizie.

W efekcie diagnozy powstał raport o objętości prawie 1000 stron, w którym szczegółowo omówiono wszystkie aspekty działalności Grupy PKP, co w połączeniu z wynikami badań umożliwiło przedstawienie wstępnych rekomendacji zmian.

## 2. Focus on customer

It should be noted that the task of enhancing customers' satisfaction is one of four pillars of the PKP Group's strategy adopted by the Supervisory Board and the General Meeting of Shareholders. Moreover, the Ministry considers the area to be a priority from the perspective of the PKP Group's operations.

## II. Course of project

The project was launched at the beginning of August 2012. During the first stage, an analysis of the current situation was carried out and the customers' needs were identified. On that basis, initiatives were undertaken in 6 key areas: passenger information; personal security; punctuality and travel time; service portfolio; booking and ticket sale and cleanliness and comfort; as well as in so-called supplementary areas: communication and research. Their implementation considers all possible points of contact with customers – both at stations and platforms and on trains. The project was carried out in three companies: PKP Intercity S.A., PKP PLK S.A. as well as PKP S.A.

The project is distinguished by three different stages:

1. identification and analysis of the current situation
2. development of a final model
3. project implementation.

### 1. Identification and analysis of the current situation

At the beginning of the project, a preliminary satisfaction survey was carried out which was used for diagnostic activities aimed at information systematisation and determining basic elements influencing the level of satisfaction of the PKP Group's customers. Identifying the basic satisfaction level was important for the determination of directions and the importance of necessary reforms. The identification of points of contact with customers and their hierarchisation made it possible to identify the passengers' real expectations and the way they perceive the PKP. The initial identification constituted a solid foundation on which the proper project of quality improvement of the PKP Group's services could be built. As a result of that stage, basic journey elements were distinguished and future research needs in the scope of satisfaction monitoring were determined.

Later on, all processes that influence points of contact between a customer and the PKP Group were analysed in detail. The PKP Group's employees took part in preparing the analysis. The aim was to make the report more objective, including revealing possible pathologies which in many cases were caused by employees taking part in the analysis carried out.

As a consequence of the identification, a report encompassing over 1,000 pages was drawn up; it covered all aspects of the PKP Group's operation, which together with the survey results made it possible to define preliminary recommendations for changes.

## 2. Opracowanie modelu docelowego

Wypracowanie modelu docelowego polegało na wskazaniu priorytetowych inicjatyw do uruchomienia w pierwszym horyzoncie wdrożenia, czyli w okresie od pierwszej fali badania satysfakcji klientów, które odbyło się w kwietniu 2013 roku do II fali badania w październiku 2013 roku. Opracowanie modelu docelowego polegało na:

- szczegółowym opisie modelu operacyjnego;
- opracowaniu harmonogramu działań;
- oszacowaniu koniecznych zasobów (finansowych i ludzkich);
- identyfikacji ryzyka;
- zdefiniowaniu niezbędnych nakładów oraz korzyści wynikających z uruchomienia danej inicjatywy;
- określeniu mechanizmów kontrolnych oraz nadzoru nad jakością wdrożonej inicjatywy.

Równoległe przygotowano koncepcję Jednostki Satysfakcji Klienta w Grupie PKP oraz zaprojektowano narzędzia wspomagające wdrożenie programu. W obszarze komunikacji i marketingu zostały opracowane precyzyjne scenariusze komunikacji wewnętrznej oraz zewnętrznej wraz z wyceną nośników i potencjalnych kosztów kampanii reklamowych.

## 3. Wdrożenie – ogólne podsumowanie I horyzontu

W I horyzoncie czasowym projektu, w okresie od kwietnia do października 2013 roku, zespół projektowy wdrożył 500 produktów końcowych, co stanowi 99% przyjętego planu, w 6 strumieniach merytorycznych. Oznaczało to objęcie nowym doświadczeniem jakości usług ponad 50% potoków pasażerskich PKP Intercity, co w perspektywie danych za rok 2013 oznacza ok. 16 milionów pasażerów.

Zmiany w zakresie jakości usług zostały wprowadzone na 1300 stacjach, ponad 300 dworcach oraz w ponad 100 pociągach uruchamianych codziennie w trzech zakładach PKP Intercity – Zakładzie Centralnym w Warszawie, Zakładzie Północnym w Gdyni i Szczecinie oraz Zakładzie Zachodnim we Wrocławiu i Poznaniu.

W ramach zmian w zakresie jakości obsługi przeszkolono ok. 1600 konduktorów, 200 pracowników kas i 50 odbiorców usług czyszczenia. Na 11 największych dworcach wprowadzono funkcję menadżera dworca, a na 7 z nich otwarto Nowe Biura Dworca.

Kluczowym parametrem określającym skuteczność wdrożenia jest zmiana poziomu satysfakcji klientów korzystających z usług Grupy PKP, na którą składają się poszczególne punkty styku determinowane przez poszczególne elementy podróży poddane ocenie, w odniesieniu do których zespół projektowy realizował inicjatywy poprawy jakości.

## 2. Development of a final model

The development of a final model consisted of the establishment of priority initiatives to be launched as a part of the first implementation horizon, i.e. in the period from the first customer satisfaction survey that was carried out in April 2013 to the second session of the survey in October 2013. The development of the final model consisted of:

- detailed description of the operating model;
- development of an action schedule;
- estimation of necessary (financial and human) resources;
- risk identification;
- defining necessary investments and benefits resulting from the launch of any given initiative;
- determination of control mechanisms and supervision of implemented initiatives.

At the same time, the idea of a Customer Satisfaction Unit in the PKP Group was developed and tools supporting the implementation of the programme were designed. In the area of communication and marketing, precise internal and external communication scenarios together with quotations for carriers and potential advertisement costs were prepared.

## 3. Implementation – overview of the first horizon

In the first project time horizon, from April to October 2013, the project team implemented 500 final products (99% of the plan approved) in 6 areas of activity. It meant that over 50% of passenger flows in PKP Intercity experienced a new standard of service quality, which in view of data for 2013 corresponded to approx. 16 million passengers.

Changes in the scope of service quality were introduced at 1,300 railway stations, in over 300 station buildings and on over 100 trains put into service everyday in three PKP Intercity railway plants – Zakład Centralny w Warszawie [Engl.: Central Railway Plant in Warsaw], Zakład Północny w Gdyni i Szczecinie [Engl.: Northern Railway Plant in Gdynia and Szczecin] and Zakład Zachodni we Wrocławiu i Poznaniu [Engl.: Western Railway Plant in Wrocław and Poznań].

As part of changing service quality, approx. 1,600 conductors, 200 ticket window employees and 50 cleaning inspectors were trained. A station manager function was introduced at the 11 largest stations and Railway Station Offices were opened at 7 of them.

A key parameter indicating the effectiveness of initiative implementation is a changed level of customer satisfaction comprising individual points of contact and determined by specific journey elements subject to evaluation, in relation to which the project team implemented quality enhancement initiatives.

### III. Szczegółowe informacje na temat zakresu merytorycznego oraz zasięgu wdrożenia w rozbiciu na 6 strumieni

#### 1. Strumień „Czystość i komfort”:

Efekty merytoryczne w obszarze taboru:

- wprowadzono nowy model odbioru czystości – spójny dla wszystkich stacji macierzystych oraz zwrotnych, wyznaczając jednoznacznie standardy czystości i tworząc jednolite listy kontrolne dla poszczególnych rodzajów czyszczeń;
- zatrudniono odbiorców czystości, którzy zostali przeszkoleni w zakresie nowego modelu odbioru czystości;
- wprowadzono mechanizm zarządzania jakością czyszczeń poprzez organizację cyklicznych, comiesięcznych spotkań kierownictwa:
  - zakładów PKP Intercity S.A. z przedstawicielami spółek czyszczących,
  - PKP Intercity S.A. z przedstawicielami Zakładów;
- ustalono nowe zasady przeprowadzania badań technicznych wagonów;
- ustalono jednolity standard wyposażenia wagonów we właściwą galanterię w poszczególnych produktach: TLK / EIC (pokrowce na zagłówki, zasłonki, dywaniki). Dokonano inwentaryzacji posiadanych elementów wyposażenia wagonów oraz zlecono Zakładom zakup nowych – zgodnych z ustalonymi, nowymi standardami;
- opracowano standardy oraz zasady weryfikacji komfortu termicznego w wagonach (prowadzenie właściwych badań technicznych, karty kontrolne).

Efekty w liczbach w obszarze taboru:

- ok. 800 wagonów, ponad 100 pociągów dziennie (50% taboru) objętych nowym standardem czyszczenia pociągów oraz szczerłym systemem kontroli firm sprzątających.

Efekty merytoryczne w obszarze dworca/peronu:

- wdrożenie Księgi Standardów Utrzymania Czystości oraz systemu SLA (Service Level Agreement) na dworcach kolejowych, stacjach i przystankach kolejowych; w ramach Strumienia opracowano nową wersję Księgi Standardów Czystości oraz nowe zasady współpracy z firmami wykonującymi usługi utrzymania czystości oparte na SLA;
- nowy model wspólnego utrzymania czystości na dworcach i stacjach zarządzanych przez PKP S.A. i PKP PLK S.A. Na 12 stacjach i dworcach kolejowych wdrożono pilotażowy produkt zarządzania jakością utrzymania czystości terenów stacji i dworców kolejowych. Pilotażem objęto dworce i stacje klasy „Premium”;
- wdrożenie procedur egzekwowania jakości usług oraz wyciągania konsekwencji względem firm sprzątających – dworce i stacje kolejowe. Nowe procedury wprowadzono na wszystkich dworcach, stacjach i przystankach, na których przyjęto Księgę Standardów Utrzymania Czystości;

### III. Detailed information on the essence and scope of changes by 6 areas

#### 1. “Cleanliness and comfort” area:

Substantive results in the area of rolling stock:

- a new model of cleaning acceptance that is unified for all home and turning stations was introduced by defining unambiguous cleanliness standards and creating unified checklists for individual types of cleaning;
- cleaning inspectors trained in the new model of cleaning services acceptance were employed;
- a mechanism of managing the cleaning service quality was introduced; it consisted in monthly meetings of the management of:
  - PKP Intercity S.A. railway plants with representatives of cleaning companies,
  - PKP Intercity S.A. with representatives of the Railway Plants;
- new principles of conducting technical inspections of cars were defined;
- a unified standard of car equipment elements for individual products: TLK / EIC was established (headrest covers, curtains and carpets). Stocktaking of all car equipment elements was performed and railway plants were advised to buy new items compliant with the newly approved standards;
- standards and verification principles regarding thermal comfort in cars were developed (carrying-out of appropriate technical inspections, check sheets).

Results in the area of rolling stock in numbers:

- approx. 800 cars, over 100 trains a day (50% of rolling stock) covered by the new cleaning standards and strict control of the cleaning companies.

Substantive results in the area of railway station/platform:

- implementation of the Cleanliness Standards Book and the SLA (Service Level Agreement) system at railway stations and stops; as part of the work in the area, a new version of the Cleanliness Standards Book and new cooperation principles with the companies providing cleaning services based on SLA were developed;
- a new model of maintaining cleanliness at stations managed by PKP S.A. and PKP PLK S.A. was introduced. A pilot programme concerning the management of the quality of cleanliness maintenance of the station area was implemented at 12 Premium class railway stations;
- procedures for executing service quality and taking measures against cleaning companies that do not live up to those standards were introduced at all railway stations at which the Cleanliness Standards Book was adopted;



- wprowadzenie funkcji menadżera dworca, który pełni rolę gospodarza obiektu i odpowiada m.in. za: kompleksowe zarządzanie dworcem w obszarach bezpieczeństwa, czystości obiektu i jego właściwego oznakowania; jak najlepszą współpracę z najemcami powierzchni komercyjnych; poziom jakości usług związanych z obsługą podróżnych; współpracę z departamentami Marketingu, Komercjalizacji, Eksploatacji Nieruchomości oraz Departamentem Spraw Klienta Grupy PKP w celu zapewnienia dostępu do informacji o bieżącej sytuacji na dworcu;
- nowe Biura Dworca, stworzone z myślą o podróżnych, ich komforcie i wygodzie. Pasażerowie mogą uzyskać tam informacje na temat dworca lub zgłosić uwagi do jego funkcjonowania.

Efekty w liczbach w obszarze dworca/peronu:

- 12 dworców objętych wspólnym zarządzaniem PKP S.A. i PKP PLK;
- 1300 stacji i przystanków kolejowych objętych nowym standardem utrzymania czystości;
- 342 dworce zarządzane przez PKP S.A. według Księgi Standardów Utrzymania Czystości;
- 11 menadżerów dworca;
- 7 Nowych Biur Dworca.

## 2. Strumień „Zarządzanie informacją”:

Efekty merytoryczne w obszarze pociągu:

- przeprowadzenie szkoleń konduktorskich z zakresu postaw proklienckich, obejmujących wszystkich pracowników drużyn konduktorskich;
- uporządkowanie systemu informacji statycznej we wszystkich pociągach; inicjatywa objęła ok. 1600 wagonów;
- opracowanie nowych wersji komunikatów głosowych wygłaszanych w pociągach.

Efekty w liczbach w obszarze pociągu:

- 1600 wagonów oklejonych nową informacją statyczną;
- 1575 konduktorów przeszkolonych z zakresu postaw proklienckich;
- nowy standard wygłaszania komunikatów przez konduktorów we wszystkich pociągach.

Efekty merytoryczne w obszarze dworca:

- opracowanie i wdrożenie jednolitego standardu plakaturowych rozkładów jazdy;
- opracowanie jednolitego standardu zapowiedzi głosowych na stacjach;
- wdrożenie jednolitego standardu zapowiedzi głosowych na 11 dworcach „Premium”.

Efekty merytoryczne w obszarze Internetu:

- wyeksponowanie informacji o cenie w systemie sprzedaży e-IC;
- wprowadzenie oferty zawierającej nowy system ulg i promocji;

- the function of a station manager being the host of the building was introduced; a station manager is responsible for e.g. comprehensive station management in the scope of security, cleanliness and appropriate signage of the building; cooperation with commercial space lessees at the highest possible level; the level of passenger services; cooperation with the Marketing, Commercialisation, Real Estate Maintenance and Customer Service Departments in order to ensure access to information on the current situation at the station;
- new Railway Station Offices, designed with passengers, their comfort and convenience in mind. Passengers can visit them to obtain information on a given railway station or to submit their thoughts regarding the operation of the station.

Results in the area of railway station/platform in numbers:

- 12 stations jointly managed by PKP S.A. and PKP PLK;
- 1,300 stations covered by a new standard of cleanliness maintenance;
- 342 stations managed by PKP S.A. according to the Cleanliness – Standard Book;
- 11 station managers;
- 7 Railway Station Offices

## 2. “Information Management” area:

Substantive results in the area of trains:

- trainings for conductors in the field of customer-friendly attitudes were carried out, intended for all members of conductor teams;
- the static information system on all trains was reorganised; the initiative covered approx. 1,600 wagons;
- new versions of the voice messages transmitted onboard trains were prepared.

Results in the area of trains in numbers:

- 1,600 wagons with the new static information system;
- 1,575 conductors trained in the area of customer-friendly attitudes;
- new standard of voice messages transmitted by conductors on all trains.

Substantive results in the area of stations:

- development and implementation of a unified standard for poster timetables;
- development of a unified standard for voice announcements at railway stations;
- implementation of a unified standard for voice announcements at 11 “Premium” railway stations.

Substantive results in the area of the Internet:

- the price information in the e-IC sales system was made more visible;
- a new offer with a new system of discounts and special offers was introduced;

- opracowanie strategii dla mediów społecznościowych w Grupie PKP. Uporządkowano i wprowadzono spójne informacje podawane w mediach społecznościowych;
- uruchomienie witryny [twojakolej.pl](http://twojakolej.pl) z modułem Rzecznika Satysfakcji Klienta. Moduł ten umożliwi pasażerom zgłaszanie uwag i spostrzeżeń dotyczących usług oferowanych przez spółki Grupy PKP. Strona została również przystosowana do urządzeń mobilnych;
- uruchomienie nowej witryny korporacyjnej PKP S.A. pod nowym adresem [pkpsa.pl](http://pkpsa.pl);
- poprawa funkcjonowania witryny [intercity.pl](http://intercity.pl). W pierwszej fazie projektu przeprowadzono pogłębione badania z użytkownikami, na podstawie których realizowane są działania zmierzające do poprawy funkcjonowania serwisu z punktu widzenia pasażera;
- system informacji o opóźnieniach pociągów na stronie [rozkład-pkp.pl](http://rozkład-pkp.pl). Zmieniono szatę graficzną, uporządkowano system wyszukiwania połączeń oraz dostosowano witrynę do aktualnych wymagań użytkowników smartfonów i tabletów;
- uruchomienie aplikacji mobilnej IC Navigator.

### 3. Strumień „Rezerwacja i zakup biletu”:

Efekty merytoryczne:

- przeprowadzenie szkoleń pracowników kas i doradców klienta z zakresu standardów obsługi klienta;
- wprowadzenie oznakowania kierującego podróżnych do biletomatów;
- przygotowanie docelowego rozmieszczenia biletomatów na 11 priorytetowych dworcach – Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia, Poznań Główny, Łódź Kaliska, Wrocław Główny, Szczecin Główny, Katowice, Kraków Główny, Gdańsk Główny, Gdynia Główna;
- wprowadzenie elektronicznego systemu zarządzania kolejką na 7 największych dworcach – Warszawa Centralna, Szczecin Główny, Gdańsk Główny, Kraków Główny, Wrocław Główny, Gdynia Główna, Katowice;
- wprowadzenie uproszczonego systemu zarządzania kolejką na pozostałych 4 dworcach – Poznań Główny, Łódź Kaliska, Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia;
- wprowadzenie możliwości płatności kartą na pokładach wszystkich pociągów PKP Intercity;
- przeprowadzenie kampanii promocyjnej kanałów samoobsługowych w Internecie.

Efekty w liczbach:

- 200 kas w nowym standardzie wizualnym;
- przeszkolenie 200 pracowników kas;
- 10 dworców z nowoczesnym oznakowaniem biletomatów;
- 7 dworców z elektronicznym systemem zarządzania kolejką do kas;
- 4 dworce z uproszczonym systemem jednej kolejki;
- możliwość płatności kartą we wszystkich pociągach;
- 80% wzrost sprzedaży w kanale on-line.

- a social media strategy for the PKP Group was developed. Information published in social media is organised and coherent;
- the [twojakolej.pl](http://twojakolej.pl) website featuring the module of the Advocate for Customer Satisfaction was launched. The module enables passengers to make comments and remarks regarding the services offered by the PKP Group companies. The website also has a mobile version;
- a new corporate website of PKP S.A. was launched with a new address: [pkpsa.pl](http://pkpsa.pl);
- the usability of the [intercity.pl](http://intercity.pl) website was improved. At the first stage of the project, an in-depth user research was carried out which provided the basis for actions aimed at improving the website's usability from the passenger's perspective;
- an information system on delays was made available on the [rozkład-pkp.pl](http://rozkład-pkp.pl) website. The website's design was modified, the connection search system was organised and the website was adapted to be more suitable for smartphone and tablet users;
- the mobile IC Navigator application was launched.

### 3. “Booking and ticket buying” area:

Substantive results:

- trainings for ticket window employees and customer assistants in customer service standards were carried out;
- new signs directing passengers to ticket machines were introduced;
- the final layout of ticket machines at 11 priority stations – Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia, Poznań Główny, Łódź Kaliska, Wrocław Główny, Szczecin Główny, Katowice, Kraków Główny, Gdańsk Główny, and Gdynia Główna was designed;
- an electronic queue management system was introduced at the 7 largest railway stations – Warszawa Centralna, Szczecin Główny, Gdańsk Główny, Kraków Główny, Wrocław Główny, Gdynia Główna, and Katowice;
- a simplified queue management system was introduced at the remaining 4 railway stations – Poznań Główny, Łódź Kaliska, Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia;
- the possibility of paying by credit cards on all PKP Intercity's trains was offered;
- a promotional campaign of the self-service channels was carried out online.

Results in numbers:

- 200 ticket windows in the new visual standard;
- 200 ticket window employees trained;
- 10 stations with modern ticket machine signs;
- 7 stations with an electronic queue management system;
- 4 stations with a simplified queue management system;
- possibility of paying by credit card on all trains;
- an 80% increase in ticket sales through the online channel.

**4. Strumień „Portfel usług”:**

Efekty merytoryczne:

- wdrożenie nowego modelu wózka z przekąskami w pociągach TLK na trasach Warszawa – Łódź i Warszawa – Poznań;
- etap I – od 11.10 pilotaż na kluczowych 2 relacjach: Warszawa – Łódź – Warszawa; od 14.10 Warszawa – Poznań – Warszawa. Czas trwania pilotażu to 2 miesiące;
- wprowadzenie bezpłatnego podgrzewania posiłków dla małych dzieci;
- zagwarantowanie usługi gastronomicznej w postaci wagonu WARS w pociągach EIC.

**5. Strumień „Punktualność i czas przejazdu”:**

Efekty merytoryczne:

- uruchomienie pracy nad systemem, który ma na celu ułatwienie pracy dyżurnych ruchu;
- ujednoczenie rozkładu jazdy w okresie ferii zimowych;
- stworzenie scenariuszy alternatywnych dla pociągów łódzkich;
- rozpoczęcie wdrożenia nowego modelu skomunikowania pociągów;
- uruchomienie prac nad wyposażeniem lokomotyw PKP Intercity S.A. w GPS.

**6. Strumień „Bezpieczeństwo”:**

Efekty merytoryczne:

- zwiększenie częstotliwości patroli SOK w pociągach, w których występuje największe prawdopodobieństwo popełnienia przestępstw;
- wprowadzenie jednolitego standardu informacji statycznej i dynamicznej, dotyczącej kwestii bezpieczeństwa, na dworcach i w pociągach;
- wprowadzenie jednolitych standardów ochrony na 100 dworcach, dzięki czemu podróżni w prostszy sposób mogą zidentyfikować pracowników ochrony, co wpływa na wzrost poczucia bezpieczeństwa osobistego;
- nadzór nad agencjami ochrony i przestrzeganiem standardów poprzez nowo powstały Wydział Bezpieczeństwa Dworców;
- przeszkolenie 1575 konduktorów z zakresu bezpieczeństwa osobistego podróżnych według wcześniej szczegółowo opracowanego programu szkoleń;
- opracowanie programu szkolenia ukierunkowanego na zachowania proklienckie dla SOK;
- opracowanie jednolitego standardu monitoringu na dworcu i w pociągu;
- wprowadzenie darmowych napojów dla służb mundurowych, co ma wpłynąć bezpośrednio na wzrost liczby pracowników służb mundurowych obecnych na dworcach;
- obecność ochrony przez całą dobę na dworcach Premium;
- koordynacja działań pracy służb podczas przejazdów kibiców.

**4. “Service portfolio” area:**

Substantive results:

- a new snack cart model in TLK trains on the routes Warsaw – Łódź and Warsaw – Poznań was introduced;
- Stage 1 – starting from 11 October, tests conducted on 2 key routes: Warsaw – Łódź – Warsaw; starting from 14 October: Warsaw – Poznań – Warsaw. The tests took 2 months;
- the service of heating up meals for young children free of charge was introduced;
- catering services were ensured in the form of a WARS wagon (a dining wagon) in EIC trains.

**5. “Punctuality and travel” area**

Substantive results:

- works on a system that would streamline the work of traffic controllers began;
- timetables for winter holiday were unified;
- alternative scenarios for trains traveling to Łódź were developed;
- the implementation of a new model of connecting trains began;
- works aimed at equipping PKP Intercity S.A.’s locomotives with GPS systems began.

**6. “Safety and security” area**

Substantive results:

- increased presence of railway guards onboard trains in which the likelihood of crimes is the highest;
- a unified standard of static and dynamic information concerning safety and security at railway stations and onboard trains;
- unified standards for security officers at 100 railway stations which enables passengers to easily identify security officers and increases their sense of personal security;
- supervision of security companies and meeting standards by a new Station Security Section;
- 1,575 conductors trained in passengers’ personal security according to a training programme developed earlier;
- development of a training programme for railway guards that focuses on customer-friendly attitudes;
- development of a unified monitoring standard at railway stations and onboard trains;
- offering free drinks to employees of uniformed services which should directly translate to their increased presence at railway stations;
- around-the-clock presence of security officers at premium railway stations;
- coordination of actions taken by various services in the case of the transporting football fans



Efekty w liczbach:

- na 100 największych dworcach wdrożono nowy standard ochrony;
- 1575 konduktorów przeszkolonych z zakresu bezpieczeństwa.

#### IV. Podsumowanie wyników badania satysfakcji przed i po wdrożeniu

Poniższa tabela zawiera wyniki badania Trackingu Satysfakcji pociągów objętych i nieobjętych wdrożeniem. Jako wskaźnika użyto tzw. „Top2”, czyli procentu osób, które udzieliły najwyższych odpowiedzi świadczących o najwyższym poziomie satysfakcji (zsumowany procent odpowiedzi „6” i „7” na skali 1–7).

Punkt Styku	Wynik z I badania przed wdrożeniem (kwiecień 2013)*	Wynik z II badania po wdrożeniu (październik 2013)*
Czystość w wagonie	35%	44%
Czystość na dworcu	35%	37%
Bezpieczeństwo w pociągu	46%	50%
Bezpieczeństwo na dworcu	36%	43%
Informacja podczas podróży	34%	43%
Wygoda zakupu biletu	47%	55%
Komfort przejazdu	42%	47%
Punktualność pociągu	63%	63%
Czas przejazdu	34%	37%

**Wyniki pokazują, że wdrożone inicjatywy przyniosły znaczny wzrost satysfakcji klientów Grupy PKP, nawet w tak trudnych obszarach, jak czystość i komfort taboru.**

Kolejne badania satysfakcji będą realizowane w odstępach półrocznych i uwzględnią zarówno monitoring już wdrożonych zmian, jak i nowe produkty.

W celu utrwalenia wprowadzonych zmian niezbędna jest ciągła kontrola jakości wdrożonych inicjatyw. W tym celu została uruchomiona inicjatywa nazwana „Patrolami Satysfakcji Klienta” przeprowadzana m. in. w formie tajemniczego klienta.

Elementem spinającym monitoring satysfakcji, poprawę świadczonych usług oraz nadzór nad jakością jest Rzecznik Satysfakcji Klienta, czyli zestaw inicjatyw ukierunkowanych na dialog z Klientami Grupy PKP. Pierwszym etapem jest stworzenie specjalnego modułu na stronie internetowej [www.twojakolej.pl](http://www.twojakolej.pl), dzięki któremu podróżni mogą wyrażać swoje opinie oraz zgłaszać uwagi/sugestie w zakresie wprowadzanych przez Grupę PKP zmian jakościowych. W przyszłości narzędzia rzecznika

Results in numbers:

- a new security standard implemented at 100 of the largest railway stations;
- 1,575 conductors trained in the scope of security issues.

#### IV. Summary of the customer satisfaction survey results before and after the implementation of changes

The table below presents the results of customer satisfaction tracking for both trains on which changes were applied and not. The satisfaction was measured with the so-called “Top2” index which reflects the percentage of people fully satisfied with the service (added percentage values for grades “6” and “7” on the 1–7 scale)

Point of contact	Result of the first survey before changes (April 2013)*	Result of the second survey after changes (October 2013)*
Cleanliness inside of car	35%	44%
Cleanliness at railway station	35%	37%
Security on train	46%	50%
Security at railway station	36%	43%
Information during travel	34%	43%
Convenient ticket sale	47%	55%
Comfort of journey	42%	47%
Punctuality of train	63%	63%
Travel time	34%	37%

**The results show that the initiatives carried out resulted in a significant increase in the satisfaction of the PKP Group’s customers, even in problem areas such as cleanliness and the comfort of rolling stock.**

In the future, satisfaction surveys will be carried out every 6 months and will include both monitoring of changes already implemented as well as new products.

In order to permanently establish the changes made, it is necessary to continuously control the quality of the implemented initiatives; for this purpose, an initiative called “Customer Satisfaction Patrols” has been launched and is carried out in the form of e.g. “mystery customer” researches.

Satisfaction monitoring, improvement of the provided services and quality supervision are combined together by the Advocate for Customer Satisfaction, i.e. a set of initiatives aimed at creating a dialogue with the PKP Group’s customers. The first stage consists of the creation of a special module on the [www.twojakolej.pl](http://www.twojakolej.pl) website where passengers





zostaną wzbogacone o kanał SMS oraz papierowe ankiety na dworcach. Zebrane w ten sposób informacje zostaną wykorzystane w działaniach wdrożeniowych.

can submit their comments, remarks/suggestions regarding the quality changes implemented by the PKP Group. In the future, the tools of the Advocate for Customer Satisfaction will be extended by a text message channel and paper surveys at railway stations. Information obtained in this way will be used for implementation activities.

Grupa PKP w liczbach / The PKP Group in numbers



**66 milionów** przewiezionych pasażerów    **123 miliony** ton przewiezionych towarów

**3 minuty** częstotliwość uruchamiania pociągów pasażerskich    **510 tysięcy** uruchomionych pociągów

**84 tysiące** pracowników    **19 tysięcy** kilometrów torów

**5,3 miliarda PLN** nakładów na infrastrukturę kolejową    **10,3 miliardów PLN** przychodów ze sprzedaży

**66 million** passengers    **123 million** tons of transported goods

**3 minutes** starting frequency of passenger train    **510 thousand** of running trains

**84 thousand** employees    **19 thousand** kilometres of railway tracks

**5.3 billion PLN** expenditure on railway infrastructure    **10.3 billion PLN** income from sales



WROCLAW GLOWNY



## ■ PODSUMOWANIE

Grupa PKP w 2013 roku wygenerowała stratę netto w wysokości 307,4 mln zł. Wynik był gorszy od osiągniętego w 2012 roku o 691,7 mln zł (porównując do danych przekształconych za 2012 rok). W porównaniu do roku poprzedniego Grupa PKP znacznie poprawiła wyniki na działalności podstawowej (o 775 mln zł), natomiast w istotnym stopniu pogorszyła wyniki na pozostałej działalności operacyjnej (o 247,5 mln zł) oraz na działalności finansowej (o 486,6 mln zł). W 2013 roku uzyskano także znacznie wyższą stratę z udziałów w jednostkach podporządkowanych, wycenianych metodą praw własności, o 379,6 mln zł oraz naliczono niższy podatek dochodowy o 55,8 mln zł. Poprawa wyniku na sprzedaży o 775 mln zł w głównej mierze wynika z braku konsolidacji metodą pełną wyników PKP PLK. Przychody netto ze sprzedaży produktów i usług w 2013 roku zrealizowane zostały na poziomie 8 571,8 mln zł, tj. niższym w porównaniu do 2012 roku o 16,3%. Dominującą pozycję w strukturze przychodów w 2013 roku zachowały przychody ze sprzedaży usług transportowych, przychody te wyniosły w 2013 roku 5 864,8 mln zł, w tym przychody z przewozu towarów, które wyniosły 3 988 mln zł (spadek o 6,8% rok do roku) oraz przychody z przewozu osób, które wyniosły 1 876,7 mln zł (spadek o 2,4% rok do roku).

W 2013 roku kontynuowano procesy inwestycyjne związane z budownictwem inwestycyjnym, taborem oraz procesy modernizacyjne dworców kolejowych. Ponadto sfinalizowano postępowania prywatyzacyjne części spółek Grupy PKP i kontynuowano przygotowania do prywatyzacji kolejnych spółek.

Kontynuowane były zadania wynikające ze Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013, a także Ustawy o PKP, np. w zakresie regulacji stanów prawnych gruntów oraz wyposażania spółek w majątek niezbędny do ich działalności. Prowadzone były także prace związane z komercyjnym zagospodarowaniem obiektów dworcowych i nieruchomości strategicznych.

W 2013 roku PKP S.A. kontynuowała proces wyposażania spółek w majątek niezbędny do ich funkcjonowania, na który składały się łącznie 43 nieruchomości. Wartość wkładów niepieniężnych wniesionych przez PKP S.A. do spółek zależnych w 2013 roku wyniosła łącznie 232 mln zł.



**Do kluczowych działań w 2013 roku należał udział spółek w pracach związanych z tworzeniem dokumentów programowych dla nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014–2020.**

Prowadzono prace nad aktami prawnymi w ramach IV Pakietu Kolejowego przyjętego przez Parlament Europejski 26 lutego 2014 roku, obejmującego projekty nowego prawa, które ma umożliwić sektorowi kolejowemu poprawę jakości oraz efektywności świadczonych usług oraz zakończenie procesu tworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, którego kluczowymi elementami są rozporządzenia

## ■ SUMMARY

In 2013, the PKP Group generated a net loss of 307.4 million PLN. The performance was 691.7 million PLN lower than in 2012 (as compared to the restated figures for 2012). In comparison to the preceding year, the PKP Group significantly improved the performance on its core business (by 775 million PLN), while its performance on other operational and financial activities fell considerably (by 247.5 million PLN and 486.6 million PLN, respectively). In 2013, there was also a substantially higher loss on shares in subsidiaries measured by the equity method (by 379.6 million PLN), while the income tax due was 55.8 million PLN higher. The increase in sales revenues by 775 million PLN is mainly the effect of the lack of full consolidation of PKP PLK's results. In 2013, net revenues from the sale of products and services amounted to 8,571.8 million PLN, i.e. they were 16.3% lower compared to 2012. In 2013, revenues from the sale of transport services maintained their dominant position in the structure of revenues; they amounted to 5,864.8 million PLN, including revenues from freight transport that amounted to 3,988.00 million PLN (decrease by 6.8% YoY) and revenues from passenger transport amounting to 1,876.7 million PLN (decrease by 2.4% YoY).

In 2013, investment processes related to construction projects, rolling stock as well as upgrade processes at railway stations were continued. Moreover, the privatisation processes of some of the PKP Group companies were completed and the preparations for the privatisation of other companies were continued.

The Group companies also continued performing the tasks defined in the Strategy for railway transport by 2013 and the Act on PKP [Polish State Railways], e.g. in the scope of clearing legal statuses of real estate and providing companies with assets necessary for their operation. Furthermore, works related to the commercial use of station facilities and strategic real estate were performed.

In 2013, PKP S.A. continued the process of providing the Group companies with assets necessary for their operation, comprising in total 43 real estates. The value of non-cash contributions made by PKP S.A. to its subsidiaries in 2013 amounted to a total of 232 million PLN.

**In 2013, key activities included the companies' participation in the preparation process of policy papers for the new financial framework of the European Union for the years 2014–2020.**

The company worked on legal acts as part of the fourth railway package passed by the European Parliament on 26 February 2014 including new draft laws that enable the railway sector to enhance the quality and effectiveness of its services as well as the completion of the process of creating a single European railway network where key elements

dotyczące otwarcia rynku krajowych kolejowych usług pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową.

**Celem Grupy PKP na najbliższe lata pozostanie kontynuowanie działań, które w długookresowej perspektywie pozwolą zachować konkurencyjną pozycję spółek Grupy na zliberalizowanym rynku kolejowym, a także umożliwią prywatyzację wybranych spółek z korzyścią zarówno dla właścicieli, tj. PKP S.A. i Skarbu Państwa, jak i spółek.**

Działalność spółek Grupy PKP uzależniona jest w dużej mierze od sytuacji ekonomicznej kraju w skali makro, odzwierciedlanej w postaci wartości wskaźników ekonomicznych, takich jak dynamika PKB, poziom inflacji, poziom i zmienność cen oferowanych usług na rynku.

Istotną kwestią mającą wpływ na Grupę PKP będzie ostateczne ukształtowanie się modelu udostępniania infrastruktury kolejowej i wiążące się z tym możliwości określenia warunków i zasad korzystania przez przewoźników z infrastruktury kolejowej w perspektywie średnio- i długoterminowej, a także wdrożenie systemowych rozwiązań w zakresie finansowania przewozów pasażerskich oraz funkcjonowania i finansowania dworców kolejowych.

comprise regulations on the opening of the market of domestic passenger railway services and railway infrastructure management.

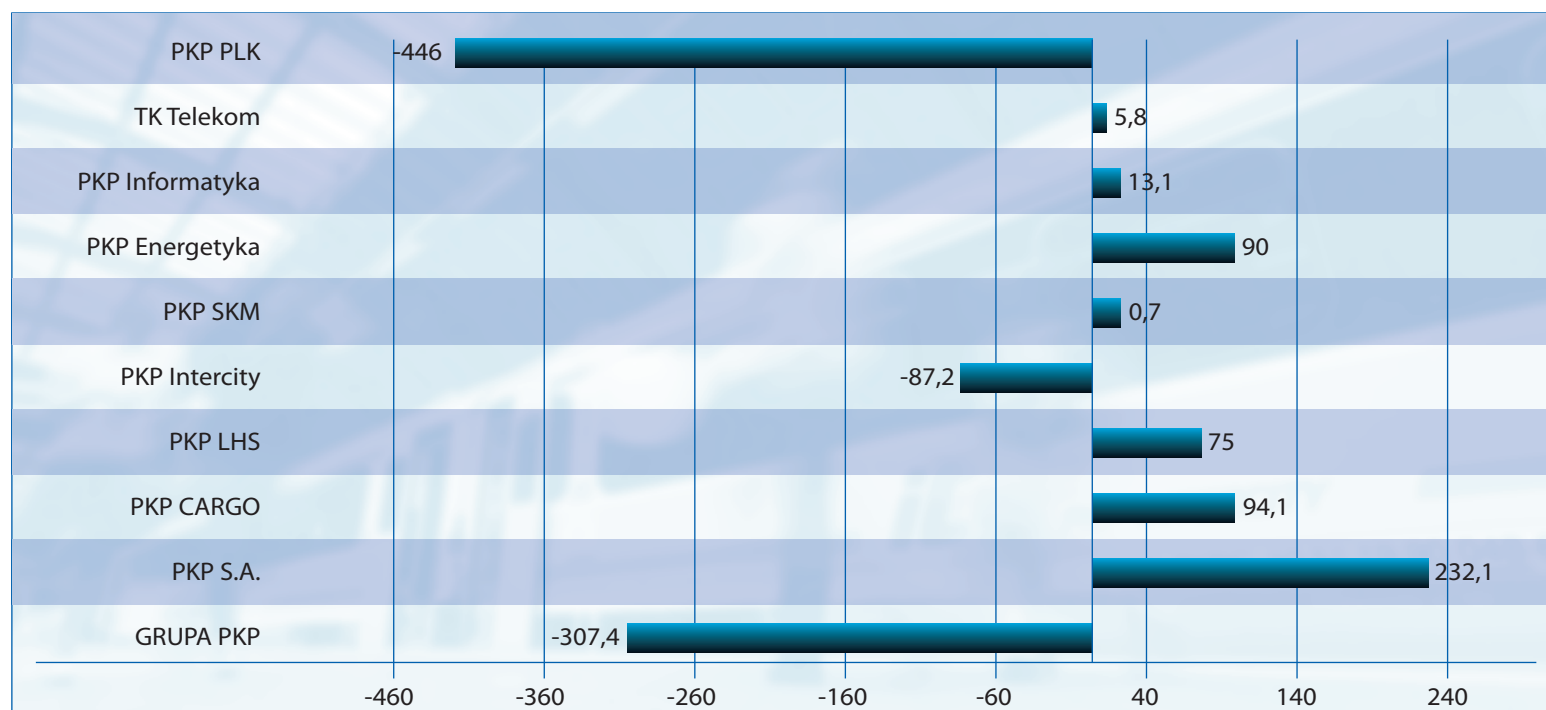
**In the near future, the aim of the PKP Group will still be to continue activities that, in the long term, will help the companies of the Group to maintain their competitiveness on a free railway services market and make the privatisations of selected companies beneficial to both their owners, i.e. PKP S.A. and the State Treasury, as well as the companies.**

The operation of the PKP Group companies depends to a great extent on the macroeconomic situation in Poland, reflected by economic indices such as GDP, inflation, price level and volatility of services available on the market.

Important aspects that will influence the PKP Group will be the final model of providing access to railway infrastructure and related opportunities to define short- and long-term terms and conditions of using railway infrastructure by railway operators as well as the implementation of new systemic solutions for financing passenger transport and the operation and financing of railway stations.



Wyniki netto Spółek Grupy PKP  
Net results of PKP Group companies









*iL*

INTERCITY

www.intercity.nl



