



PRZEWOZY REGIONALNE spółka z o.o.

Raport Roczny **2005**

Annual Report







Spis treści / Contents

- 02 Słowo wstępne Przewodniczącego Rady Nadzorczej
The Supervisory Board Chairman Introduction
- 04 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej
Boards Members
- 08 Profil spółki
Company profile
- 10 Partnerstwo i przejrzystość działania.
Współpraca z samorządami województw
Partnership and transparency of action.
Co-operation with local self-governments
- 14 Budżet państwa. Finansowanie
State budget. Financing
- 16 Komfort podróżowania. Oferta spółki
Traveling comfort. Company Offer
- 20 Finanse
Financial results
- 30 Nowa jakość na żelaznych drogach. Tabor należący do spółki
New quality on railways. The rolling stock owned by the company
- 34 Zatrudnienie
Employment
- 38 Koleje Mazowieckie. Pierwszy rok działalności
Masovian Railways. The first year of operating



Słowo wstępne Przewodniczącego Rady Nadzorczej

Szanowni Państwo,

W 2005 roku Spółka PKP Przewozy Regionalne, jeden z czterech przewoźników pasażerskich Grupy PKP, koncentrowała swoją działalność na trzech, wyznaczonych przez właścicieli, kierunkach.

Pierwszy z nich to kontynuowanie i ciągle budowanie coraz lepszych relacji z organizatorami regionalnego transportu kolejowego – Samorządami Województw. W 2005 roku Samorządy wspierały pociągi regionalne większymi nakładami finansowymi niż w 2004 roku. Dzięki temu spółka lepiej dopasowuje swoją ofertę do potrzeb pasażerów. Drugi kierunek to zmniejszenie kosztów funkcjonowania – tak istotnych w funkcjonowaniu na wolnym rynku i we współpracy z Samorządami. W 2005 roku spadły one o ponad 400 milionów złotych. Trzeci kierunek to pociągi, których modernizacja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej: nowoczesne wagony i elektryczne zespoły trakcyjne, a co za tym idzie walka – o tych, którzy są dla firmy najważniejsi – pasażerów.

Poprzez te działania Spółka zmienia się i będzie zmieniać dla swoich klientów – milionów Polaków.

Przewodniczący Rady Nadzorczej
"PKP Przewozy Regionalne" spółka z o.o.


Andrzej Wach





The Supervisory Board Chairman Introduction

Dear Madam, Dear Sir,

In 2005 „PKP Regional Services” Ltd., one of four passenger carriers of PKP Group, was focused on the three, marked out by its owners, courses of action.

First of them was to continue and built constantly better and better relations with organizers of regional railway transport – voivodship local – governments. In 2005 self – governments supported regional trains with higher financial expenditures than in 2004. Thanks to it, the company matches its offer to the needs of passengers in a better way. The second course of action was to reduce costs of functioning – so important for operating on open market and in cooperation with self – governments. In 2005 the costs amounted to PLN 400 m less than in the previous year. The third course of action was to improve the condition of rolling stock, EU – cofinancing: modern cars and electric multiple units, and what is followed by, struggle for those who are the most important for the company – passengers.

Thanks to this activity, the company has changed and will change for its clients – millions of Polish People.

The Supervisory Board Chairman
of „PKP Regional Services” Ltd.

Andrzej Wach



Małgorzata Kuczeńska-Łaska
Członek Zarządu, Dyrektor Finansowy
Management Board Member, CFO



Henryk Szklarski
Członek Zarządu, Dyrektor ds. Techniczno-Eksploatacyjnych
Management Board Member, Operations and Technical Director

Zarząd

„PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o.

Management Board of
„PKP Regional Services” Ltd.

Jan Tereszczuk
Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny
Chairman of the Management Board, CEO

Małgorzata Kuczeńska-Łaska
Członek Zarządu, Dyrektor Finansowy
Management Board Member, CFO

Konrad Mirowski
Członek Zarządu, Dyrektor ds. Pracowniczych
Management Board Member, Human Resources Director

Marek Nitkowski
Członek Zarządu, Dyrektor Handlowy
Management Board Member, Commercial Director

Henryk Szklarski
Członek Zarządu, Dyrektor ds. Techniczno-Eksploatacyjnych
Management Board Member, Operational and Technical Director

Na dzień 31.12.2005 r. Prezesem Zarządu Dyrektorem Generalnym był Leszek Ruta,
Członkiem Zarządu Dyrektorem ds. Pracowniczych był Andrzej Wciórka.
On 31.12.2005 Chairman of the Management Board CEO was Leszek Ruta,
Management Board Member Human Resources Director was Andrzej Wciórka.





Marek Nitkowski
Członek Zarządu, Dyrektor Handlowy
Management Board Member, Commercial Director



Konrad Mirowski
Członek Zarządu, Dyrektor ds. Pracowniczych
Management Board Member, Human Resources Director

Rada Nadzorcza „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o.

Andrzej Wach

Małgorzata Butwicka

Jarosław Kiepusa

Tomasz Matera

Włodzimierz Sztern

Zdzisława Wasząnik

Na dzień 31.12.2005 r. Przewodniczącym Rady Nadzorczej była Maria Wasiak, Członkami Rady Nadzorczej byli: Jadwiga Stachowska i Jakub Majewski.

Supervisory Board of „PKP Regional Services” Ltd.

Przewodniczący Rady Nadzorczej
Chairman of Supervisory Board

Członek Rady Nadzorczej
Member of Supervisory Board

Członek Rady Nadzorczej
Member of Supervisory Board

Członek Rady Nadzorczej
Member of Supervisory Board

Członek Rady Nadzorczej
Member of Supervisory Board

Członek Rady Nadzorczej
Member of Supervisory Board

On 31.12.2005 Chairman of Supervisory Board was Maria Wasiak, Members of Supervisory Board were Jadwiga Stachowska and Jakub Majewski.



„PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o.
„PKP Regional Services” Ltd.
ul. Grójecka 17, 02 – 021 Warszawa
tel: (022) 474 25 95
fax (022) 474 40 39
e-mail: info@pr.pkp.pl
www.pr.pkp.pl

Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku
Podlaski Branch of Regional Services in Białystok
ul. Kolejowa 9, 15 – 701 Białystok
Dyrektor / Branch Director: Robert Nowakowski
e-mail: pr.bialystok@pr.pkp.pl
Telefon: (085) 652 42 56
Faks: (085) 652 35 22

Kujawsko-Pomorski Zakład Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy
Kujawsko-Pomorski Branch of Regional Services in Bydgoszcz
ul. Zygmunta Augusta 7, 85 – 082 Bydgoszcz
Dyrektor / Branch Director: Mieczysław Cichosz
e-mail: pr.bydgoszcz@pr.pkp.pl
Telefon: (052) 518 35 29
Faks: (052) 518 35 29

Pomorski Zakład Przewozów Regionalnych w Gdyni
Pomorski Branch of Regional Services in Gdynia
Plac Konstytucji 1, 81 – 354 Gdynia
Dyrektor / Branch Director: Stanisław Kądziela
e-mail: pr.gdynia@pr.pkp.pl
Telefon: (058) 721 12 01
Faks: (058) 721 23 13

Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach
Śląski Branch of Regional Services in Katowice
ul. Dworcowa 8, 40 – 012 Katowice
Dyrektor / Branch Director: Ryszard Filipowicz
e-mail: pr.katowice@pr.pkp.pl
Telefon: (032) 710 15 02
Faks: (032) 710 62 47

Świętokrzyski Zakład Przewozów Regionalnych w Kielcach
Świętokrzyski Branch of Regional Services in Kielce
Plac Niepodległości 1, 25 – 506 Kielce
Dyrektor / Branch Director: Andrzej Jagielski
e-mail: pr.kielce@pr.pkp.pl
Telefon: (041) 366 93 10
Faks: (041) 366 38 98

Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie
Małopolski Branch of Regional Services in Cracow
Plac Im. Jana Nowaka-Jeziorańskiego 3, 31 – 154 Kraków
Dyrektor / Branch Director: Jacek Zadęcki
e-mail: pr.krakow@pr.pkp.pl
Telefon: (012) 393 11 28
Faks: (012) 393 57 27

Lubelski Zakład Przewozów Regionalnych w Lublinie
Lubelski Branch of Regional Services in Lublin
ul. Gazowa 4, 20 – 406 Lublin
Dyrektor / Branch Director: Lech Ogórkiewicz
e-mail: pr.lublin@pr.pkp.pl
Telefon: (081) 472 13 19
Faks: (081) 472 59 54

Łódzki Zakład Przewozów Regionalnych w Łodzi
Łódzki Branch of Regional Services in Łódź
ul. Tuwima 28, 90 – 002 Łódź
Dyrektor / Branch Director: Włodzimierz Janiak
e-mail: pr.lodz@pr.pkp.pl
Telefon: (042) 205 56 41
Faks: (042) 205 56 28

Warmińsko-Mazurski Zakład Przewozów Regionalnych w Olsztynie
Warmińsko-Mazurski Branch of Regional Services in Olsztyn
Plac Konstytucji 3-go Maja 2A, 10 – 589 Olsztyn
Dyrektor / Branch Director: Stanisław Rychlewski
e-mail: pr.olsztyn@pr.pkp.pl
Telefon: (089) 677 53 09
Faks: (089) 677 55 52



Opolski Zakład Przewozów Regionalnych w Opolu

Opolski Branch of Regional Services in Opole
ul. Krakowska 48, 45 – 075 Opole

Dyrektor / Branch Director: Andrzej Szwed
e-mail: pr.opole@pr.pkp.pl
Telefon: (077) 452 12 02
Faks: (077) 452 13 70

Zachodniopomorski Zakład Przewozów Regionalnych w Szczecinie

Zachodniopomorski Branch of Regional Services in Szczecin
Czarneckiego 9, 70 – 221 Szczecin

Dyrektor / Branch Director: Andrzej Chańko
e-mail: pr.szczecin@pr.pkp.pl
Telefon: (091) 471 55 10
Faks: (091) 471 14 36

Wielkopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Poznaniu

Wielkopolski Branch of Regional Services in Poznań
ul. Dworcowa 1, 61-801 Poznań

Dyrektor / Branch Director: Zbigniew Kryś
e-mail: pr.poznan@pr.pkp.pl
Telefon: (061) 633 57 80
Faks: (061) 633 36 93

Dolnośląski Zakład Przewozów Regionalnych w Wrocławiu

Dolnośląski Branch of Regional Services in Wrocław
ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 105, 50 – 085 Wrocław

Dyrektor / Branch Director: Marek Pawicki
e-mail: pr.wroclaw@pr.pkp.pl
Telefon: (071) 717 55 00
Faks: (071) 717 55 09

Podkarpacki Zakład Przewozów Regionalnych w Rzeszowie

Podkarpacki Branch of Regional Services in Rzeszów
Plac Dworcowy 1, 35 – 201 Rzeszów

Dyrektor / Branch Director: Jerzy Churawski
e-mail: pr.rzeszow@pr.pkp.pl
Telefon: (017) 711 13 34
Faks: (017) 711 23 00

Lubuski Zakład Przewozów Regionalnych w Zielonej Górze

Lubuski Branch of Regional Services in Rzeszów
ul. Ułańska 4, 65 – 033 Zielona Góra

Dyrektor / Branch Director: Grzegorz Dwojak
e-mail: pr.zielonagora@pr.pkp.pl
Telefon: (068) 328 93 365
Faks: (068) 328 93 301

Profil Spółki / Company Profile

„PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. jest największym kolejowym przewoźnikiem pasażerskim w Polsce. Każdego dnia tysiące naszych pociągów wyrusza na żelazne drogi. Łączymy miasta, regiony i kraje, ułatwiając naszym klientom dojazd do pracy, szkoły, na konferencje, urlopy czy rodzinne spotkania.

W 2005 roku uruchamialiśmy:

- pociągi osobowe i pociągi pospieszne o zasięgu regionalnym,
- pociągi pospieszne, łączące największe miasta i regiony w kraju,
- pociągi międzynarodowe w ruchu dalekobieżnym i przygranicznym.

Spółka organizowała przejazdy na specjalne zamówienie zorganizowanych grup, firm, stowarzyszeń, itp. Zapewnialiśmy dojazd uczestnikom największych imprez masowych w kraju. Współpracowaliśmy również z innymi przewoźnikami w zakresie wzajemnej sprzedaży biletów, informacji pasażerskiej i obsługi technicznej taboru.

„PKP Regional Services” Ltd. is the largest railway passenger carrier in Poland. Every day thousands of our trains set off on iron roads. We connect cities, regions and countries facilitating our clients commuting to work, schools and going to conferences, on holidays or family meetings.

In 2005 the company put in service:

- slow and fast trains within regional reach,
- fast trains connecting the largest cities and regions in the country,
- international trains in long – distance and border traffic.

The company organized rides on a special order of organized groups, companies, associations, etc. We ensured transport for participants of the biggest events in the country and cooperated with other carriers within the scope of mutual sale of tickets, information for passengers and technical service of rolling – stock.





Wojciech Zbroński - kierownik pociągu
train manager

Partnerstwo i przejrzystość działania. Współpraca z samorządami województw

W 2005 r. dopłaty samorządowe wyniosły 385,1 mln zł. Kwota ta stanowiła jednak tylko 51 % zapłaty za usługę, świadczoną przez „PKP Przewozy Regionalne”. Partnerstwo i przejrzystość działania – to cele, które przyświecają nam podczas wspólnej pracy z samorządami województw, odpowiedzialnymi za organizowanie i dofinansowanie regionalnych przewozów kolejowych.

Zgodnie z Ustawą o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.

„Organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych należy do zadań własnych samorządu województwa. Zadanie to finansowane jest z dochodów własnych samorządu województwa.”

Partnership and transparency of action. Co-operation with local governments

In 2005 resources donated by the local governments amounted to PLN 385.1 m. This amount constituted only 51% of payment for transport services executed by “PKP Regional Services” Ltd. Partnership and transparency of action – these are goals which we have in view when cooperating with local governments responsible for organizing and compensating regional passenger transport by rail.

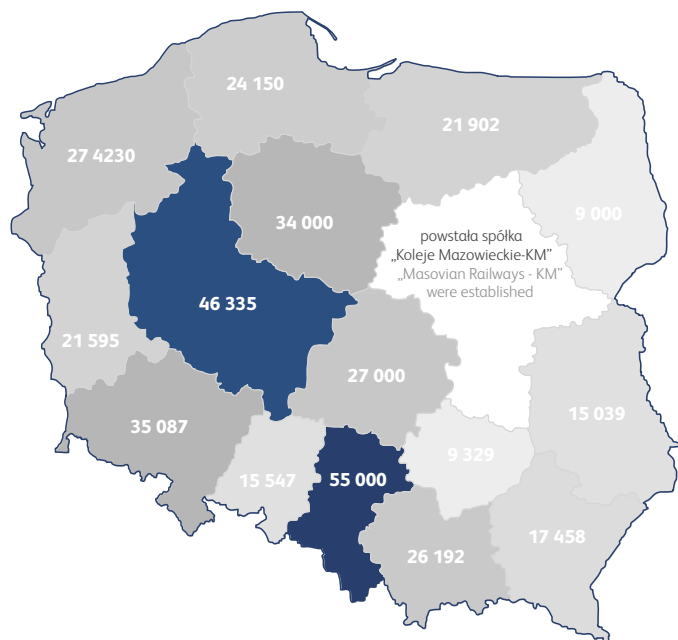
In line with the Act of March 28th, 2003 on railway transport

“Organizing and compensating regional passenger transport by rail executed within the framework of public service obligations and purchasing railway track-based modes constitutes a duty of voivodship local government. This obligation is financed with local governments’ own resources”.





Środki przekazane przez samorzędy w 2005 r. [tys. zł]
Resources donated by the local-government in 2005 [TPLN]



powstała spółka „Koleje Mazowieckie-KM”
„Masovian Railways - KM” were established

* powstała spółka „Koleje Mazowieckie-KM”
„Masovian Railways - KM” were established

Dzięki wspólnym działaniom, eliminowaniu zbędnych kosztów i poprawie efektywności wykorzystania taboru, znacznie ograniczyliśmy deficyt. Przedstawiciele spółki spotykali się często z reprezentantami samorządów. Gościliśmy na konwentach marszałków województw, sejmikach wojewódzkich, organizowaliśmy wspólne konferencje, spotkania z dziennikarzami. To w regionach powstaje realizowany przez nas rozkład jazdy. Nasze, często trudne rozmowy, mają przynieść satysfakcję podróżnym. To dla nich pracują nasi specjaliści.

Thanks to joint actions which resulted in elimination of superfluous costs and improving the efficiency of using the rolling-stock, we limited deficit significantly. Company representatives met very often with the representatives of local governments. We were on a visit to marshal's voivodship assemblies, sessions of local parliaments, we organized common conferences and meetings with journalists. The timetable which is put into practice comes into being in regions. Our, often difficult, negotiations are to bring passengers satisfaction. Our specialists work for them.



Województwo / Voivodship	1
Deficyt bez dofinansowania [tys. zł] / Deficit without subsidies (thousand PLN)	2
Dofinansowanie [tys. zł] / Subsidies (thousand PLN)	3
Deficyt po dofinansowaniu [tys. zł] / Deficit after subsidies (thousand PLN)	4
Stopień pokrycia kosztów przychodami bez dofinansowania [%]	5
Coverage of costs with income without subsidies in (%)	

Dofinansowanie przez samorządy w 2005 r. / Local government subsidies in 2005

1	2	3	4	5
dolnośląskie	66 206	35 087	31 119	45,6 %
kujawsko-pomorskie	72 344	34 000	38 344	35,4 %
lubelskie	29 264	15 039	14 225	39,3 %
lubuskie	25 581	21 595	3 986	39,9 %
łódzkie	50 714	27 000	23 714	34,9 %
małopolskie	73 283	26 192	47 091	39,8 %
opolskie	30 066	15 547	14 519	49,7 %
podkarpackie	39 309	17 458	21 851	36,5 %
podlaskie	22 753	9 000	13 753	36,6 %
pomorskie	67 284	24 150	43 134	46,7 %
śląskie	92 797	55 000	37 797	52,0 %
świętokrzyskie	13 955	9 329	4 626	43,8 %
warmińsko-mazurskie	36 522	21 902	14 620	51,9 %
wielkopolskie	80 452	46 335	34 117	56,6 %
zachodniopomorskie	45 981	27 430	18 551	45,6 %
Suma / Total	746 510	385 064	361 446	45,6 %



Budżet Państwa. Finansowanie State Budget. Financing

Pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe

W 2005 r. spółka uruchomiła 450 pociągów międzywojewódzkich. 183 z nich są to połączenia międzynarodowe – 30 pociągów długodystansowych i 153 kursujące w komunikacji przygranicznej. Przychody z biletów nie pokryły kosztów ich uruchomienia. Deficyt w wysokości 183 mln zł nie został wyrównany ze środków budżetu państwa.

W 2005 r. parlament RP uchwalił zmiany do Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r., określające ministra właściwego ds. transportu organizatorem i dotującym kolejowe przewozy międzywojewódzkie. Nowe przepisy zaczęły obowiązywać od 9 lutego 2006 r. i stworzyły podstawy prawne do pokrycia ze środków budżetu państwa, deficytu, generowanego przez pociągi międzywojewódzkie w roku 2006.

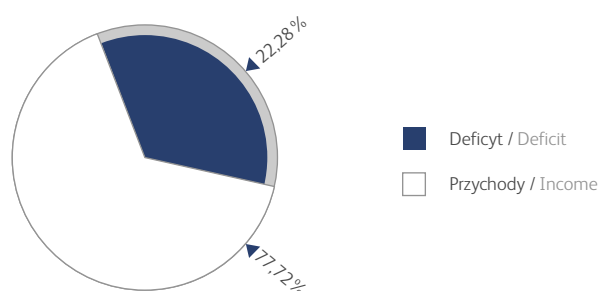
Inter-regional and international trains

In 2005 the company put in service 450 inter-regional trains, including 183 international ones: 30 long-distance trains and 153 running in border traffic. Income from sales of tickets did not cover expenses related to operating trains. The deficit of PLN 183 m was not compensated with financial measures from the State Budget.

In 2005 the Parliament adopted a new set of amendments to the Act of March 28th, 2003 on railway transport in which the Minister of Transport is defined as an organizer and entity subsidizing international transport services by rail. New regulation has been in force since 9th of February 2006 and created legal basis to have the deficit generated by international trains in 2006 covered with financial measures from the State Budget.



Stopień pokrycia kosztów generowanych przez pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe, przychodami (%)
Coverage of costs generated by inter-regional and international trains with income in (%)





Dotacja przedmiotowa

W 2005 r. spółka otrzymała 247,1 mln zł na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg ustawowych. Nie zawsze jednak przekazywano pełną refundację przychodów, utraconych z tego tytułu. Zaległości w wypłacie należnych środków finansowych dotyczą lat 2002-2003. Sytuację tę zmieniła, uchwalona przez parlament RP w grudniu 2005 r., Ustawa o Funduszu Kolejowym, która ma zapewnić przewoźnikom wypłatę należnych kwot z lat ubiegłych.

Zgodnie z Ustawą o transporcie kolejowym „przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie na obszarze kraju otrzymują z budżetu państwa dotację przedmiotową na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w krajowych przewozach pasażerskich”.

Subject-related subsidy

In 2005 the company received PLN 247.1 m to compensate income loss due to statutory reductions. However, not always full compensation has been granted. Arrears in the due amounts relate to 2002-2003. This situation was changed by The Act on Railway Fund which is supposed to ensure that carriers will be paid the due amounts from past years.

In line with The Act on railway transport “carriers executing passenger transport services in the country shall be entitled to a subject – related subsidy from the State Budget to compensate income loss due to statutory tariff reductions in domestic passenger transport”.

Wyszczególnienie / Specification	Koszty / Costs	Przychody / Income	Deficyt / Deficit	% pokrycia kosztów przychodami Costs coverage by income in %
Pociągi regionalne dofinansowane Subsidised regional trains	1 371 465,78	624 956,10	746 509,69	45,6
Pociągi regionalne niedofinansowane Non - subsidised regional trains	270 247,10	121 611,19	148 635,90	45,0
Pociągi międzywojewódzkie Inter-regional trains	809 261,40	628 926,22	180 335,18	77,7
Razem / Total	2 450 974,28	1 358 472,09	1 092 502,19	55,4

Komfort podróżowania. Oferta spółki Traveling comfort. Company Offer

Oferta przewozowa

Pociągi „PKP Przewozy Regionalne” w 2005 r. były obecne na 15 tysiącach kilometrów linii kolejowych. W ciągu doby uruchamialiśmy średnio 3 061 pociągów, w tym 2 667 osobowych i 394 pociągów ekspresowych.

Wspólnie z samorządami województw, ustawowym organizatorem przewozów, przygotowaliśmy rozkład jazdy, który zyskał akceptację większości naszych podróżnych. Niezwykle istotne były również sugestie i propozycje, przekazywane nam bezpośrednio przez pasażerów. Wszystkie zmiany miały za zadanie poprawę komfortu podróżowania, dostosowanie do oczekiwań naszych klientów, zarówno w ruchu regionalnym, jak i międzywojewódzkim:

- zwiększyliśmy liczbę połączeń w relacjach, cieszących się największym zainteresowaniem pasażerów,
- wprowadziliśmy nowe połączenia do miast, których do tej pory nie łączyły bezpośrednio pociągi,
- zwiększyliśmy liczbę pociągów, kursujących o stałych porach, według cyklicznego rozkładu jazdy,
- poprawiliśmy system skomunikowań pociągów, by ułatwić swobodne przesiadanie się w podróży,
- dostosowaliśmy zestawienia składów do wielkości potoków podróżnych.

Transport offer

In 2005 “PKP Regional Services” Ltd. trains were running on 15 000 km of railway track. We operated an average 3 061 trains therein 2 667 slow trains and 394 fast trains per day.

Together with local governments, statutory organizer of transport, we have prepared a timetable which was accepted by the majority of passengers. Suggestions and proposals handed over directly by passengers were also extraordinarily important to us. All the changes aimed at improving the comfort of traveling and adjustment to our clients’ expectations, both in regional and inter-regional traffic:

- we increased in the number of connections on routes with the highest passenger interest,
- we introduced new connections to cities which were not connected by direct trains till this time,
- we increased the number of cyclical connections at fixed hours,
- we improved the system of interconnections,
- we adjusted train sizes to the number of passengers.





Teresa Kotowicz - kierownik pociągu
train manager



Oferta taryfowa

Spółka nie podnosiła w 2005 r. opłat za przejazdy. Wprowadzone w 2005 r. modyfikacje „Taryfy na przewóz osób, zwierząt i rzeczy” to wyjście naprzeciw aktualnym potrzebom pasażerów:

- wprowadzenie taniego Biletu turystycznego na przejazdy w klasie I, wcześniej tylko w klasie II,
- wprowadzenie Biletu sieciowego tygodniowego, ważnego na przejazdy w pociągach osobowych i pociągach ekspresowych,
- wprowadzenie specjalnego taniego biletu Bumerang na czas wakacji,
- przedłużenie bezterminowo obowiązywania oferty tanich Przejazdów rodzinnych,
- wprowadzenie zryczałtowanej opłaty za przewóz wózka dziecięcego, roweru i psa.

Nasze propozycje dostosowywaliśmy również do potrzeb mieszkańców poszczególnych regionów, tworząc specjalne lokalne oferty:

- **województwo małopolskie** – Bilet zintegrowany, ważny w środkach komunikacji PKP i PKS,
- **województwo lubelskie** – „Błękitna oferta” specjalna propozycja na przejazd pociągami pociągami ekspresowymi na trasie Lublin – Warszawa – Lublin,
- **województwo kujawsko-pomorskie** – taryfa specjalna na przejazd pociągami pociągami ekspresowymi na trasie Bydgoszcz – Warszawa – Bydgoszcz.

W komunikacji przygranicznej pomiędzy Polską i Słowacją rozszerzono zakres obowiązywania oferty „ceny specjalne” (zryczałtowane) w pociągach regionalnych. Zmiany miały na celu ułatwienie podróżowania pomiędzy sąsiadującymi regionami obu krajów.

Tariff offer

The company did not advance in fares in 2005. The modification of “Tariff for transport of persons, objects and animals” introduced in 2005 is a step towards current needs of passengers:

- introduction of cheap Tourist ticket for services rendered in I class, earlier only in II class,
- introduction of Network ticket valid for one week for services rendered by slow and fast trains across the country,
- introduction of special cheap ticket Bumerang for holiday time,
- extension of validity of Family travels for an unlimited period,
- introduction of lump price for transport of a bicycle, a dog and baby buggy.

Our proposals are adjusted also to the needs of passengers living in individual regions which contributed to creation of special local offers:

- **Małopolskie Voivodship** – Integrated ticket valid for public means of PKP and PKS (bus company),
- **Lubelskie Voivodship** – Azure offer – special offer for services rendered by fast trains on the route Lublin – Warszawa – Lublin,
- **Kujawsko-Pomorskie Voivodship** – special tariff for services rendered by fast trains on the route Bydgoszcz – Warszawa – Bydgoszcz.

The scope of “special fares” offer being in force for services rendered by regional trains in border traffic between Poland and Slovakia was also extended. The changes aimed at facilitating traveling between neighbouring regions of both countries.

Dane przewozowe za 2005 r. Transport data for 2005

	Liczba pasażerów [mln osób] No. of passengers [m persons]	Praca przewozowa [mln paskm] Traffic volume [m passkm]	Praca eksploatacyjna [mln pockm] Operation volume [m trainkm]
poc. osobowymi / slow trains	124,09	5 247,02	72,17
poc. pociągami ekspresowymi / fast trains	39,00	6 987,39	28,00
Ogółem / Total	163,09	12 234,41	100,17



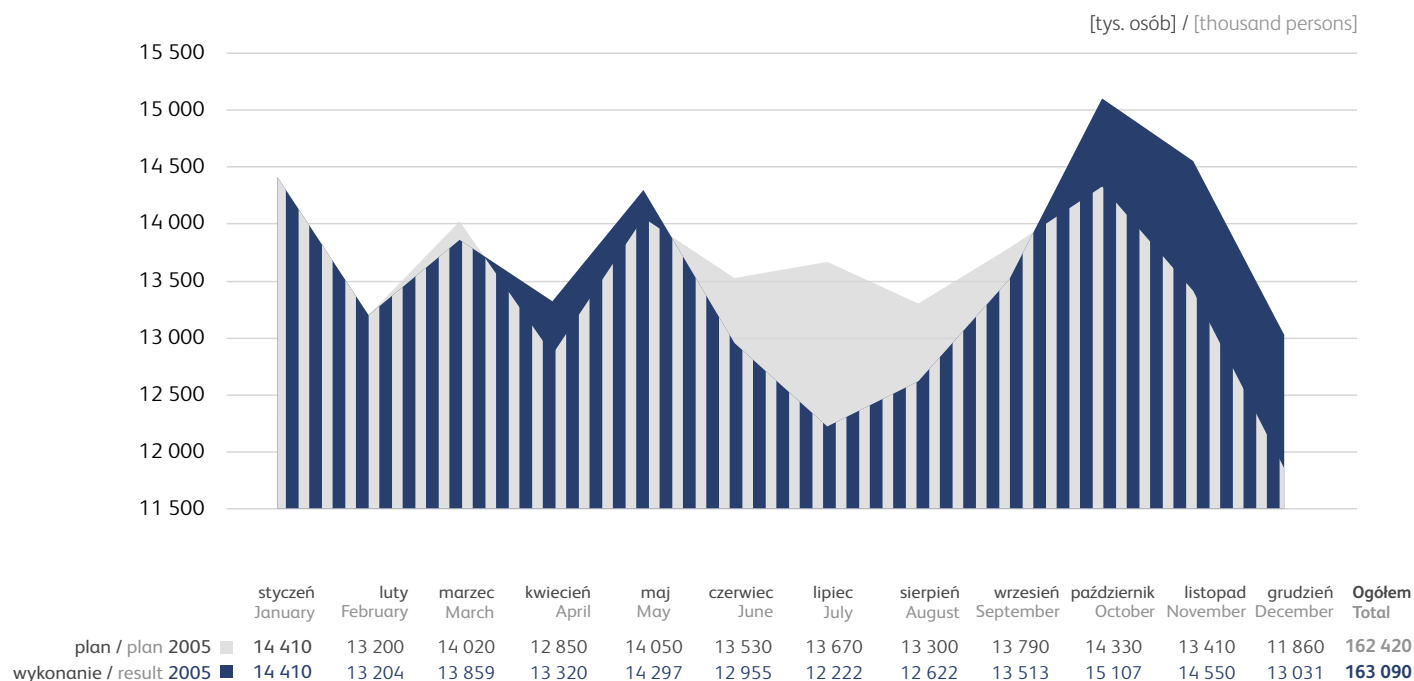
Informacje dotyczące naszych propozycji, zarówno nowych jak i wcześniej funkcjonujących, były rozpropagowane za pomocą kampanii marketingowych i narzędzi public relations. Swoje odzwierciedlenie znalazły w setkach artykułów prasowych, materiałów telewizyjnych i radiowych. Gościły również na wielu portalach internetowych. Mamy szeroko rozbudowaną sieć sprzedaży biletów – ponad 2 400 miejsc w całym kraju. Unowocześniliśmy nasze punkty obsługi klienta na dworcach. Z dnia na dzień ułatwiamy naszym klientom korzystanie z naszych ofert. Sprzedajemy je również w kasach innych przewoźników kolejowych.

Podróżowało z nami 163,09 mln pasażerów – 124,09 mln osób wybrało pociągi regionalne, a 39 mln pociągów pociągów. W 2005 r. zaufało nam prawie 700 tysięcy klientów więcej niż zakładaliśmy. To najlepszy dowód aprobaty dla prowadzonych przez nas działań.

Information concerning our proposals, both the new ones, as well as the ones which have functioned before, was propagated by means of marketing campaigns and public relations measures. It found its reflection in hundreds of press articles, radio and television programs. It could be also found in many internet portals. We have expanded sale network widely – over 2 400 places across the country. We have modernized customer service points at railway stations. From day to day we facilitate our clients enjoyment of our offers. It is also possible to find them in ticket offices of other railway carriers.

We transported 163.06 m passengers – 124.09 m people chose regional trains and 39 m chose fast trains. In 2005 we were trusted by 700 thousand clients more than we had assumed. This is the best proof that our efforts were approved.

Liczba osób przewiezionych w 2005 r. porównanie wykonania do planu Number of passengers in 2005 in comparison with plan





Teresa Jablonka - kasjer
accounter



Finanse

Financial results

W 2005 r., dzięki działaniom powodującym zwiększenie przychodów i zmniejszenie kosztów, spółka znacząco poprawiła wynik finansowy. Nie uwzględniając zawartej rok wcześniej ugody restrukturyzacyjnej, która spowodowała wówczas umorzenie znacznej części zobowiązań bieżących, strata netto spółki w 2005 r. była niższa o 116,2 mln zł.

Wpływ na to miały następujące czynniki:

- pozyskanie większych środków na dofinansowanie przewozów,
- dostosowanie sieci połączeń kolejowych do popytu,
- dostosowanie potencjału spółki do nowej oferty przewozowej,
- prowadzenie intensywnych działań marketingowych i PR,
- wprowadzenie oszczędności w zakresie kosztów, m.in. zmniejszenie wynajmowanych powierzchni, kosztów usług telekomunikacyjnych, informatycznych i bankowych,
- obniżenie kosztów wynagrodzeń i świadczeń pracowniczych,
- rozpoczęcie z dniem 1 stycznia 2005 r. działalności przez spółkę „Koleje Mazowieckie – KM”.

In 2005, thanks to operations resulting in increasing incomes and decreasing costs the company significantly improved its financial results. Without taking into consideration concluded in 2004 a restructuring settlement, which resulted in remission of significant part of current liabilities, net loss of the company was PLN 116.2 m decreased.

An influence on such result was exerted by:

- gaining higher assets to compensate carriages,
- adjustment of railway connections network to demand,
- adjustment of company capability to a new transport offer,
- pursuing intensive marketing and PR activity,
- introducing of savings within the domain of expenses, esp. reduction of leased buildings, costs of telecommunication, information and bank services,
- reducing of payroll liabilities and labour charges,
- getting business afloat by “Masovian Railways – KM” on the 1st of January 2005

Rachunek zysków i strat (PLN)
Profit and loss account (PLN)

PRZYCHODY / KOSZTY / Income / Costs	2004	2005
A. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi, / Net sales turnover		
z tego: / including:	1 903 210 149,73	1 667 035 358,45
- od jednostek powiązanych / subject related	298 833 632,67	317 868 867,45
I. Przychody netto ze sprzedaży produktów, w tym / Net sales of products including:	1 896 500 795,80	1 652 550 962,10
- dotacja przedmiotowa do ulg ustawowych / subject subsidies of statutory discounts	291 982 819,93	247 106 019,34
II. Zmiana stanu produktów (zwiększenie (+), zmniejszenie (-)), Change in stock (increase +, decrease -)		
III. Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby jednostki Cost of manufacturing products for own needs	323 563,99	1 988 239,06
IV. Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów Net revenue from sales of goods and raw materials	6 385 789,94	12 496 157,29
B. Koszty działalności operacyjnej, / Operating expenses		
z tego: / including:	3 066 108 935,15	2 640 754 119,49
I. Amortyzacja / Depreciation	174 876 926,65	156 660 354,06
II. Zużycie materiałów i energii / Materials and energy	503 977 979,13	410 178 793,96
III. Usługi obce / External services	1 520 284 937,02	1 288 018 997,48
IV. Podatki i opłaty / Taxes and charges	17 557 604,66	16 422 953,70
V. Wynagrodzenia / Payroll	481 308 958,36	430 988 353,19
VI. Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia / Social security and other benefits	123 430 360,77	110 827 332,36
VII. Pozostałe koszty rodzajowe / Other type costs	239 586 475,52	216 132 702,11
VIII. Wartość sprzedanych materiałów i towarów / Value of sold goods and materials	5 085 693,04	11 524 632,63
C. Zysk (Strata) na sprzedaży (A-B) / Gross profit/loss on sales	-1 162 898 785,42	-973 718 761,04
D. Pozostałe przychody operacyjne / Other operating income including:	1 287 092 854,90	488 419 491,75
I. Zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych Profit from sale of non-financial fixed assets	134 864,87	37 061,68
II. Dotacje / Subsidies	420 564 748,63	390 373 982,58
III. Inne przychody operacyjne / Other operating income	866 393 241,40	98 008 447,49
E. Pozostałe koszty operacyjne / Other operating costs including:	125 595 581,09	132 661 451,27
I. Strata ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych / Loss on sale of non-financial fixed assets	0,00	0,00
II. Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych / Revaluation of non-financial fixed assets	74 905 765,68	63 819 931,43
III. Inne koszty operacyjne / Other operating costs	50 689 815,41	68 841 519,84
F. Zysk (Strata) na działalności operacyjnej (C+D-E) / Operating profit/loss	-1 401 511,61	-617 960 720,56
G. Przychody finansowe / Financial income including:	10 581 717,45	5 195 198,66
I. Dywidendy i udziały w zyskach, w tym: / Dividends and shares in profits:	0,00	0,00
- od jednostek powiązanych / Subject related	0,00	0,00
II. Odsetki, w tym: / Interest including:	3 678 569,44	3 995 887,02
- od jednostek powiązanych / Subject related	8 811,66	0,00
III. Zysk ze zbycia inwestycji / Profit from sale of investments	0,00	0,00
IV. Aktualizacja wartości inwestycji / Revaluation of investments	0,00	0,00
V. Inne / Other	6 903 148,01	1 199 311,64
H. Koszty finansowe / Financial expenses including:	10 036 607,18	34 411 077,11
I. Odsetki, w tym / Interest including:	7 413 704,85	31 146 775,86
- od jednostek powiązanych / Subject related	5 450 938,22	30 084 629,03
II. Strata ze zbycia inwestycji / Loss from sale of investment	0,00	0,00
III. Aktualizacja wartości inwestycji / Revaluation of investments	0,00	0,00
IV. Inne / Others	2 622 902,33	3 264 301,25
I. Zysk (Strata) na działalności gospodarczej (F+G-H) / Business activity results	-856 401,34	-647 176 599,01
J. Zysk (Strata) na zdarzeniach nadzwyczajnych / Extraordinary losses result:	-5 943,23	-14 213,73
I. Zyski nadzwyczajne / Extraordinary gains	90 048,00	747,24
II. Straty nadzwyczajne / Extraordinary losses	95 991,23	14 960,97
K. Zysk (Strata) brutto (I+J.I-J.II) / Gross profit/loss	-862 344,57	-647 190 812,74
L. Podatek dochodowy / Income tax	0,00	0,00
M. Pozostałe obowiązkowe obciążenia wyniku finansowego / Other obligatory charges	0,00	0,00
N. Zysk (Strata) netto (K-L-M) / Net profit/loss	-862 344,57	-647 190 812,74



Bilans (PLN)

Balance Sheet (PLN)

	31.12.2004	31.12.2005
AKTYWA / ASSETS		
A. Aktywa trwałe / Fixed assets	743 853 482,21	790 819 052,87
I. Wartości niematerialne i prawne / Intangible fixed assets	416 440,08	651 094,44
II. Rzeczowe aktywa trwałe / Tangible fixed assets	740 235 118,98	787 462 530,61
z tego: / including:		
1. Środki trwałe, z tego / Fixed assets:	735 407 240,44	636 731 090,82
a. grunty, w tym prawo użytkowania wieczystego gruntów / land including usefruit	209 949,30	393 845,61
b. budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej / buildings and constructions	12 277 451,41	15 416 224,46
c. urządzenia techniczne i maszyny / plant and machinery	7 421 515,65	12 097 551,12
d. środki transportu / means of transport	714 848 706,78	607 918 347,65
e. inne środki trwałe / other tangible fixed assets	649 617,30	905 121,98
2. Środki trwałe w budowie / Construction in progress	4 827 878,54	731 439,79
3. Zaliczki na poczet środków trwałych w budowie / Prepayments for construction in progress	0,00	150 000 000,00
III. Należności długoterminowe / Long-term receivables	0,00	0,00
IV. Inwestycje długoterminowe / Long-term investments	24 500,00	49 500,00
z tego: / including:		
1. Długoterminowe aktywa finansowe / Long-term financial assets:	24 500,00	49 500,00
a. w jednostkach powiązanych, z tego / in related subsidiaries including:	0,00	49 500,00
- udziały lub akcje / shares	0,00	49 500,00
b. w pozostałych jednostkach, z tego / in other subsidiaries including:	24 500,00	0,00
- udziały lub akcje / shares	24 500,00	0,00
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe / Long-term prepayments and accruals	3 177 423,15	2 655 927,82
z tego: / including:		
1. Aktywa z tytułu odroczonego podatku / Assets from deferred income tax	3 177 423,15	2 655 927,82
B. Aktywa obrotowe / Current assets	296 629 961,51	325 403 322,10
I. Zapasy / Inventory	25 089 659,00	22 627 653,17
II. Należności krótkoterminowe, z tego: / Short-term receivables, including:	188 700 024,38	239 518 729,42
1. Z tytułu dostaw i usług / Trade receivables	29 489 345,82	116 459 835,66
2. Z tytułu podatków, dotacji, cel, ubezpieczeń / Tax, grants, customs duties, insurance	104 987 988,03	79 470 405,70
3. Inne / Other	54 222 690,53	43 588 488,06
III. Inwestycje krótkoterminowe / Short term investments	67 829 072,43	55 183 118,01
IV. Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe / Short-term prepayments and and accruals	15 011 205,70	8 073 821,50
AKTYWA RAZEM / Total Assets	1 040 483 443,72	1 116 222 374,97

Bilans (PLN)

Balance Sheet (PLN)

PASYWA / LIABILITIES	31.12.2004	31.12.2005
A. Kapitał własny / Total equities	-1 210 587 486,05	-1 856 479 298,79
I. Kapitał (fundusz podstawowy) / Share capital (fund)	1 381 616 000,00	1 382 915 000,00
II. Kapitał zapasowy / Reserve capital (fund)	202 970 576,04	202 108 231,47
III. Pozostałe kapitały rezerwowe / Other capital	0,00	0,00
IV. Zysk (strata) z lat ubiegłych / Profit (loss) from previous years	-2 794 311 717,52	-2 794 311 717,52
V. Zysk (strata) netto / Net profit (loss)	-862 344,57	-647 190 812,74
B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania / Liabilities and provisions	2 251 070 929,77	2 972 701 673,76
I. Rezerwy na zobowiązania / Provisions	154 204 803,99	166 572 151,71
z tego: / including:		
1. Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego / Deferred tax provision	3 177 423,15	2 655 927,82
2. Rezerwa na świadczenia emerytalne i podobne		
Provision for retirement and similar obligation	144 782 515,16	157 502 511,24
3. Pozostałe rezerwy / Other provision	6 244 865,68	6 413 712,65
II. Zobowiązania długoterminowe / Long-term liabilities	140 433 125,35	287 133 794,30
III. Zobowiązania krótkoterminowe / Short-term liabilities	1 840 271 899,58	2 201 471 560,02
z tego: / including:		
1. Z tytułu dostaw i usług / Trade liabilities	1 670 652 367,87	2 053 097 180,86
2. Inne / Other	73 244 559,28	58 784 516,38
3. Z tytułu podatków, ceł, ubezpieczeń i innych świadczeń		
Taxes, customs, insurance and other liabilities	45 311 279,38	41 424 184,52
4. Z tytułu wynagrodzeń / Payroll liabilities	24 349 531,23	24 890 485,75
5. Fundusze specjalne / Special funds	26 714 161,82	23 275 192,51
IV. Rozliczenia międzyokresowe / Prepayments and accruals	116 161 100,85	317 524 167,73
PASYWA RAZEM / TOTAL LIABILITIES	1 040 483 443,72	1 116 222 374,97

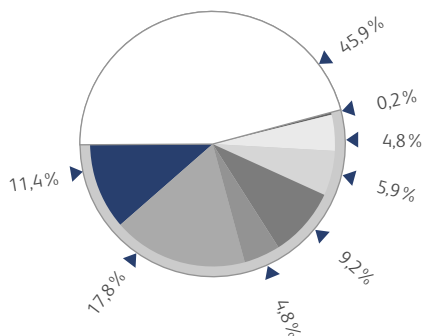




Rachunek przepływów pieniężnych (PLN)

Cash Flow Statement (PLN)

	2004	2005
A. PRZEPŁYWY ŚRODKÓW PIENIĘŻNYCH Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ		
CASH FLOW FROM OPERATING ACTIVITIES		
I. Zysk (strata) netto / Net profit/loss	-862 344,57	-647 190 812,74
II. Korekty razem / Total adjustments	-508 411 314,91	90 846 117,90
1. Amortyzacja / Depreciation	174 876 926,65	156 660 354,06
2. Zyski (straty) z tytułu różnic kursowych / Exchange rate gains/losses	-8 303,87	0,00
3. Odsetki i udziały w zyskach (dywidendy) / Interests and share in profits	513 492,51	20 548 258,92
4. Zysk (strata) z działalności inwestycyjnej / Result on investment activity	2 912 972,38	-1 615 501,67
5. Zmiana stanu rezerw / Change in provision	-4 657 845,76	12 367 347,72
6. Zmiana stanu zapasów / Change in inventory	1 761 024,45	2 462 005,83
7. Zmiana stanu należności / Change in receivables	-12 624 177,17	-50 818 705,04
8. Zmiana stanu zobowiązań krótkoterminowych, z wyjątkiem pożyczek i kredytów Change in current liabilities, excluding loans and credits	-322 272 476,20	374 689 099,76
9. Zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych / Change in prepayments	66 617 672,09	208 821 946,41
10. Inne korekty / Other change	-415 530 599,99	-632 268 688,09
III. Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej (I+/-II) Net cash flow from operating activities (I+/-II)	-509 273 659,48	-556 344 694,84
B. PRZEPŁYWY ŚRODKÓW PIENIĘŻNYCH Z DZIAŁALNOŚCI INWESTYCYJNEJ		
NET CASH FLOW FROM INVESTMENT ACTIVITIES		
I. Wpływy (+) / Money coming in (+)	2 313 730,40	4 919 421,87
1. Zbycie wartości niematerialnych i prawnych oraz rzeczowych aktywów trwałych Sale of intangibles and tangibles fixed assets	147 837,13	70 656,00
2. Inne wpływy inwestycyjne / Other investments inflows	2 165 893,27	4 848 765,87
II. Wydatki (-) / Capital expenditure (-)	-176 304 695,29	-225 714 975,48
1. Nabycie wartości niematerialnych i prawnych oraz rzeczowych aktywów trwałych Purchase of intangibles and tangible fixed assets	-176 304 695,29	-75 689 975,48
2. Na aktywa finansowe / Financial assets	0,00	-25 000,00
3. Inne wydatki inwestycyjne / Other investment expenditure	0,00	-150 000 000,00
III. Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej (I+II) Net cash flow from investment activities (I+II)	-173 990 964,89	-220 795 553,61
C. PRZEPŁYWY ŚRODKÓW PIENIĘŻNYCH Z DZIAŁALNOŚCI FINANSOWEJ		
CASH FLOW FROM FINANCING ACTIVITIES		
I. Wpływy (+) / Money coming in (+)	714 944 940,28	782 169 752,74
1. Wpływy netto z emisji akcji (wydania udziałów) i innych instrumentów kapitałowych oraz dopłat do kapitałów / Net income from issue of shares and other capital instruments and from capital surcharges	150 000 000,00	0,00
2. Kredyty i pożyczki / Loans and credits	150 000 000,00	150 000 000,00
3. Inne wpływy finansowe / Other	414 944 940,28	632 169 752,74
II. Wydatki (-) / Capital expenditure (-)	-24 500,00	-17 675 458,71
1. Odsetki / Interest	0,00	-17 675 458,71
2. Inne wydatki finansowe / Other capital expenditure	-24 500,00	0,00
III. Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej / Net cash flow from financing activities	714 920 440,28	764 494 294,03
D. PRZEPŁYWY PIENIĘŻNE NETTO, RAZEM (A.III+B.III+C.III)		
TOTAL NET CASH FLOW (A.III.+B.III. + C.III)	31 655 815,91	-12 645 954,42
E. BILANSOWA ZMIANA STANU ŚRODKÓW PIENIĘŻNYCH		
BALANCE SHEET CHANGE IN CASH	31 655 815,91	-12 645 954,42
F. ŚRODKI PIENIĘŻNE NA POCZĄTEK OKRESU		
CASH AT THE BEGINNING OF THE PERIOD	36 173 256,52	67 829 072,43
G. ŚRODKI PIENIĘŻNE NA KONIEC OKRESU (F+D)		
CASH AT THE END OF THE PERIOD	67 829 072,43	55 183 118,01



Struktura przychodów w 2005 r. (tys. zł)
Income structure in 2005 (thousand PLN)

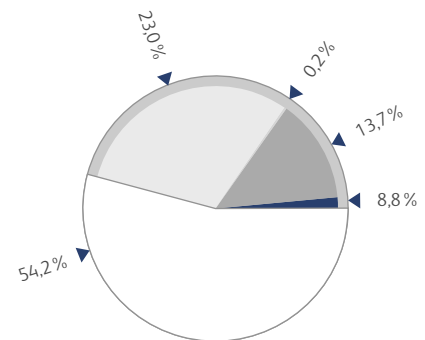


Wyszczególnienie / Specification

Wykonanie 2005 / Execution 2005

Struktura (%) / Structure (%)

□ Przychody ze sprzedaży biletów / Income from sale of tickets	991 651,5	45,9%
■ Dotacja do ulg ustawowych / Grant to cover statutory discounts	247 106,0	11,4%
■ Dopłaty samorządowe / Subsidies from local governments	385 063,7	17,8%
■ Sprzedaż uprawnień przejazdowych / Sales of rights to travel	102 693,2	4,8%
■ Sprzedaż dla Intercity i innych spółek przewozowych Sales for Intercity and other transport companies	198 058,5	9,2%
■ Pozostałe przychody / Other income	127 527,0	5,9%
■ Pozostałe przychody operacyjne / Other operating income	103 355,8	4,8%
■ Przychody finansowe / Financial income	5 195,2	0,2%
Ogółem przychody / Total income	2 160 650,8	100 %



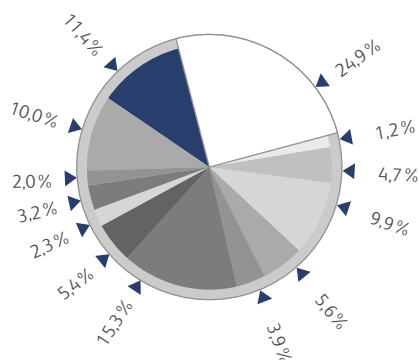
Finansowanie działalności gospodarczej w 2005 r. (tys. zł)
Financing business activity in 2005 (thousand PLN)

Wyszczególnienie / Specification

Wykonanie 2005 / Execution 2005

Stopień pokrycia
kosztów przychodami (%)
Coverage of costs
with income in %

Przychody ogółem bez dotacji i dopłat samorządowych		
□ Total income less subsidies and fees of local government	1 523 170,8	54,2%
■ Dotacja do ulg ustawowych / Grant to cover statutory discounts	247 106,0	8,8%
■ Dopłaty samorządowe / Local government subsidies	385 063,7	13,7%
■ Inne dotacje / Other grants	5 310,2	0,2%
■ Strata / Loss	647 190,8	23,0%
Przychody ogółem / Total income	2 160 650,8	
Koszty ogółem / Total costs	2 807 841,6	



Struktura kosztów działalności gospodarczej w 2005 r. (tys. zł)
Cost structure in 2005 (thousand PLN)



Wyszczególnienie / Specification	Wykonanie 2005 / Execution 2005	Struktura (%) / Structure in %
□ Dostęp do infrastruktury / Access to infrastructure	699 814,3	24,9 %
■ Energia trakcyjna / Traction energy	320 724,9	11,4 %
■ Drużyny, pojazdy trakcyjne i praca manewrowa		
■ Train staff, traction vehicles and shunt volume	281 617,4	10,0 %
■ Materiały na naprawę taboru, paliwo trakcyjne i nietrakcyjne paliwo płynne		
■ Rolling - stock overhaul materials, traction fuel nad non - traction liquid fuel	56 069,7	2,0 %
■ Naprawy taboru / Rolling - stock overhaul expenses	88 452,4	3,2 %
■ Koszty czyszczenia taboru / Rolling - stock cleaning expenses	65 441,8	2,3 %
■ Inne usługi obce / Other external services	152 693,1	5,4 %
■ Wynagrodzenia / Payroll	430 988,4	15,3 %
■ Ubezpieczenia społeczne i świadczenia / Social insurance and other benefits	110 827,3	3,9 %
■ Amortyzacja / Depreciation	156 660,3	5,6 %
■ Pozostałe koszty rodzajowe (sprzedaż biletów na rzecz innych Spółek, uprawnień przejazdowych, podatki, opłaty i in.)		
■ Other type costs (sale of tickets on behalf of other railway companies, sale of rights to travel, taxes and charges, etc.)	277 479,5	9,9 %
■ Pozostałe koszty operacyjne / Other operating costs	132 661,4	4,7 %
■ Koszty finansowe / Financial costs	34 411,1	1,2 %
Koszty ogółem / Total expenses	2 807 841,6	100,0 %



Wdrażanie systemu PPOL

W 2005 r. rozpoczęto prace, zmierzające do wdrożenia systemu informatycznego, rozliczającego udokumentowane przychody z biletów na obszary działalności poszczególnych zakładów przewozów regionalnych. PPOL uwzględnia również podział na przychody pociągów regionalnych i międzywojewódzkich, uruchamianych w ramach obowiązku służby publicznej. Przychody spółki dzielone są według kategorii pociągów (osobowe i pociągi ekspresowe), z uwzględnieniem klasy 1 i 2. System umożliwia również pokazanie całej struktury sprzedaży produktów ze względu na:

- rodzaj biletów (jednorazowe, okresowe, strefowe),
- taryfę (taryfę normalną, ulgi ustawowe, ulgi handlowe),
- bilety na przewóz rzeczy, rowerów, zwierząt,
- liczbę przewiezionych pasażerów.

Docelowo system PPOL ma przekazywać jeszcze bardziej szczegółowe informacje dotyczące podziału przychodów z biletów na poszczególne linie i odcinki.

Introducing PPOL system

In 2005 we started actions heading for introduction of an information system which enables calculating documented income from sale of tickets of particular Branch of Regional Services. The method breaks also income into: income from operating regional trains and inter-regional trains running under public service obligation. Income is divided according to category of the train (slow and fast trains), taking into consideration I and II class. The system enables to show the whole structure of product's sale with regard to:

- sort of the ticket (disposable, period, zone tickets),
- tariff (normal tariff, statutory reductions, commercial reductions),
- tickets for transport of objects, bicycles, animals,
- number of passengers.

For a special purpose system PPOL is supposed to provide us with even more detailed information concerning the division of income from sale of tickets on particular line and section.

Nowa jakość na żelaznych drogach. Tabor należący do spółki

Spółka jest właścicielem 1 058 elektrycznych zespołów trakcyjnych, 3 418 wagonów i 12 spalinowych autobusów szynowych. Ponadto w 2005 r. użytkowaliśmy nowoczesne autobusy szynowe, należące do samorządów województw: 58 spalinowych i 4 elektryczne. Posiadamy największy park taborowy, mamy najlepsze możliwości techniczne, spośród wszystkich kolejowych przewoźników pasażerskich w kraju.

W 2005 r. spółka kontynuowała, rozpoczęty w latach poprzednich, plan modernizacji taboru. Polegały one m.in. na poprawie estetyki wnętrza, wymianie wszystkich elementów uszkodzonych i naprawie głównych elementów biegowych. Prace te poprawiły zarówno komfort jak i bezpieczeństwo podróżowania. Ich efekt został bardzo dobrze przyjęty przez pasażerów.

1 czerwca 2005r. spółka podpisała z ówczesnym Ministerstwem Infrastruktury umowy, gwarantujące współfinansowanie modernizacji i zakupu taboru ze środków Unii Europejskiej, na kwotę 51 mln euro. Kontrakty te dotyczą trzech projektów, realizowanych w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego TRANSPORT: modernizacji elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57, modernizacji wagonów osobowych oraz zakupu 11 elektrycznych zespołów trakcyjnych na trasę Warszawa – Łódź.

Po raz pierwszy w historii polskiej kolei pozyskano środki na modernizację taboru z Unii Europejskiej.

W wyniku przeprowadzonych procedur przetargowych w grudniu 2005 r. podpisane zostały stosowne umowy na wykonanie prac z wykonawcami. Modernizacją 75 elektrycznych zespołów trakcyjnych zajmuje się konsorcjum firm: ZNTK Mińsk Mazowiecki S.A., Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding oraz NEWAG S.A. Nowy Sącz. Modernizację 81 wagonów prowadzi firma H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych sp. z o.o. Produkcji 11 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych podjęła się z kolei firma Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding.



Jan Bryndza - starszy maszynista
senior loco driver



New quality on railways. The rolling stock owned by the company

The company owns 1 058 electric multiple units (EMU's), 3 418 passenger cars and 12 diesel rail buses. Furthermore, in 2005 we utilized modern rail buses, owned by local governments: 58 diesel and 4 electric. We own the greatest number of rolling stock and have the best technical capabilities among all domestic passenger carriers.

In 2005 the company went on the modernisation plan, which had been initiated in recent years. Modernisation consisted of interior esthetic rearrangements, exchange of all damaged components and main gear parts repair, what significantly improved comfort and safety of traveling. The effect was widely welcomed by our customers.

On 1st of June 2005 the company signed with the Ministry of Infrastructure agreements which amounted to of EUR 51 m and guaranteed respective resources for co - financig of modernisation and purchasing of rolling stock with EU support. The contracts concern three projects which are accomplished within the TRANSPORT Sector Operational Program: modernisation of EN 57 EMU's, modernisation of passenger cars and purchase of 11 EMU's to be operated on Warszawa – Łódź journey route.

It is the first case in the history of Polish Railways that the money for modernisation was obtained from EU funds.

In December 2005 tender procedures resulted in signing contracts with suppliers for execution relevant tasks. The consortium of following companies is engaged in modernisation of 75 electric multiple units: ZNTK Mińsk Mazowiecki S.A., Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding and NEWAG S.A. Nowy Sącz. Modernisation of 81 cars is run by H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych Ltd and Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding is responsible for production of 11 modern electric multiple units.



1. Modernizacja 75 elektrycznych zespołów trakcyjnych

- nadanie pojazdowi nowoczesnego wyglądu (zmiana czoła),
- zastosowanie nowoczesnej kabiny sanitarnej, przystosowanej również dla osób niepełnosprawnych,
- zastosowanie monitoringu w całym pojeździe z rejestracją obrazu,
- całkowita wymiana wnętrza pojazdu z zastosowaniem nowych siedzeń, wandaloodpornych,
- montaż elektronicznych tablic informacyjnych na czole i bokach pojazdu,
- modernizacja przedziału dla podróżnych z większym bagażem, z możliwością przewozu rowerów oraz przewozu osób na wózkach inwalidzkich (z rampą wjazdową),
- nowa izolacja ciepło-akustyczna pudła oraz zastosowanie zmodernizowanych wózków, poprawiających spokój i bezpieczeństwo jazdy oraz zmniejszających emisję hałasu,
- zastosowanie ergonomicznej kabiny maszynisty.

2. Modernizacja 81 wagonów osobowych

- całkowita przebudowa wnętrza (m.in. nowa izolacja ciepła i akustyczna, przebudowa foteli na ergonomiczne z nową tkaniną tapicerską wandal- i ognioodporną, nowe lampy sufitowe),
- nowe, modułowe kabiny WC,

1. Modernisation of 75 electric multiple units (EMU's)

- shaping up-to-date outlook (the head of train),
- application of modern sanitary cab, adjusted for disabled passengers,
- introduction of internal recorded monitoring in the entire train set,
- replacement of train set interior with vandal proof seats,
- set-up of electronic destination boards at the front and lateral parts of passenger stock,
- modernisation of enlarged compartments for passengers with bigger luggage used for carriage of bicycles and wheelchairs users (with loading ramps),
- new thermal-noise isolation of body and application of modernized bogies which meaningfully improve tranquility and safety of journey and reduce noise emission,
- application of ergonomic driver's cab.

2. Modernisation of 81 cars

- reconstruction of coach interior with new thermal and noise isolation, new ergonomic seats with new upholstery fabrics – vandal and fireproof, new ceiling lamps,
- new modular toilet cabins,



- wymiana prądnic wózkowych na statyczne przetwornice WN/NN oraz zmiany w konstrukcji wagonu na odpowiadające wymaganiom międzynarodowym kart UIC (m.in. zderzaki elastomerowe),
- przystosowanie 24 wagonów do potrzeb osób niepełnosprawnych, poruszających się na wózkach (rampy wjazdowe, drzwi odskokowo-przesuwne, poszerzone przejścia, przystosowane toalety).

3. Zakup 11 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych

- maksymalna prędkość 160 km/h,
- nowocześnie zaaranżowane wnętrza i zewnętrzny wygląd pojazdu,
- przystosowanie dla osób niepełnosprawnych, poruszających się na wózkach (m.in. pomosty ułatwiające wsiadanie, poszerzone przejścia, wyznaczone miejsca, przystosowane toalety),
- system monitorowania wnętrza, informacji głosowej i wizualnej,
- klimatyzacja,
- specjalne zabezpieczenia dźwiękochłonne i tłumiące drgania,
- fotele wandaloodporne.

- replacement old car bogies generators for static converter WN/NN and changes in coach construction, in accordance with international standards - UIC leaflets (elastomer buffers),
- 24 cars will be adjusted to disabled people needs also with wheelchairs (with loading ramps, swing plug door, widened access, adjusted toilets).

3. Purchase of 11 new electric multiple units (EMU's)

- maximum speed 160 km/h,
- modern adaptation of interior and the exterior design of train,
- adjustment to disabled people needs, also with wheelchairs (loading ramps, widened access, special area, adjusted toilets),
- internal monitoring system, announcement and visual systems,
- air-conditioning,
- special noise and vibration protection devices,
- vandal proof seats.

Zatrudnienie / Employment

Na koniec 2005 r. spółka zatrudniała 17 093 osoby. W porównaniu z 2004 r. liczba pracowników zmniejszyła się o 2 456 osób, z czego 1 775 osób przeszło do pracy w spółce „Koleje Mazowieckie – KM”.

Ponad połowa pracowników spółki „PKP Przewozy Regionalne” ma bezpośredni kontakt z klientem.

The company employed 17 093 persons as at 31 December 2005. The employment level decreased by 2 456 persons in comparison to the preceding year, 1 775 persons moved to work for „Masovian Railways – KM”.

More than a half number of employees have direct relations with customers.



Mariusz Klempka - konduktor
conductor





Łukasz Michulec - konduktor
conductor



**Struktura zatrudnienia wg grup wiekowych
stan na dzień 31.12.2005 r.**

Employment structure by age groups
as at 31.12.2005

Grupy wiekowe w latach Age groups (years)	Liczba osób number of persons	Udział % w ogółem % share in total employment
do 25 / up to 25	115	0,70 %
od 26 do 30 / from 26 to 30	772	4,50 %
od 31 do 35 / from 31 to 35	1 847	10,80 %
od 36 do 40 / from 36 to 40	3 330	19,50 %
od 41 do 45 / from 41 to 45	4 165	24,30 %
od 46 do 50 / from 46 to 50	4 049	23,70 %
od 51 do 55 / from 51 to 55	2 317	13,60 %
powyżej 55 / over 55	498	2,90 %
Razem / Total	17 093	100,00 %

**Przedziały stażu pracy w latach
stan na dzień 31.12.2005 r.**

Job seniority (years) as at 31.12.2005

Grupy wiekowe w latach Age groups (years)	Liczba osób number of persons	Udział % w ogółem % share in total employment
do 1 roku / up to 1 year	37	0,3 %
1 - 5 lat / from 1 to 5	390	2,3 %
6 - 10 lat / from 6 to 10	677	4,0 %
11 - 15 lat / from 11 to 15	858	5,0 %
16 - 20 lat / from 16 to 20	2 826	16,5 %
21 - 25 lat / from 21 to 25	5 459	31,9 %
26 - 30 lat / from 26 to 30	4 073	23,8 %
powyżej 31 lat / over 31	2 773	16,2 %
Razem / Total	17 093	100,0 %

Dominik Berger - starszy maszynista
senior loco driver



**Struktura zatrudnienia wg płci
stan na dzień 31.12.2005 r.**
Employment structure by gender
as at 31.12.2005

Grupy wiekowe w latach Age groups (years)	Liczba osób number of persons	Udział % w ogółem % share in total employment
kobiety / women	6 319	37,0%
mężczyźni / men	10 774	63,0%
Razem / Total	17 093	100,0%

W 2005 r., podobnie jak w latach poprzednich, spółka kontynuowała proces szkoleń zawodowych, służących dostosowaniu umiejętności pracowników do wymagań rynku. Jednym z największych przedsięwzięć było szkolenie w zakresie profesjonalnej obsługi klienta. W pierwszym etapie wyłoniono trenerów, których wiedza i szczególne umiejętności, zostały nagrodzone specjalnym certyfikatem. Osoby te przekazały zdobyte doświadczenia kierownikom pociągów i konduktorom, którzy na co dzień pracują w bezpośrednim kontakcie z naszymi podróżnymi. Program szkoleń został założony na 4 lata. Efekty tej pracy będą w pełni odczuwalne po ich zakończeniu.

Wielu pracowników podnosiło również kwalifikacje w szkołach i uczelniach wyższych.

**Struktura zatrudnienia wg wykształcenia
stan na dzień 31.12.2005 r.**
Employment structure by education
level as at 31.12.2005

Wykształcenie Education	Liczba osób number of persons	Udział w % share in total employment
wyższe / higher	910	5,3%
średnie / secondary	7 271	42,5%
pozostałe / other	8 912	52,1%
Ogółem / Total	17 093	100,0%

In 2005, like in recent years, the company continued the process of staff training. Its goal was to master the staff's skills constantly in order to meet the customer's needs. Professional customer service training was one of the most significant venture. In the first phase trainers needed to be selected. Their knowledge and special skills were confirmed by proper certificates. The trainers were going to bring new experiences to train conductors and train managers. The training scheme is drafted for the period of 4 years and expected effects will be noticeable in the end part.

A lot of workers improved qualifications in schools and universities.





Koleje Mazowieckie. Pierwszy rok działalności

„Koleje Mazowieckie – KM” są pierwszą w Polsce spółką samorządowo-kolejową. Jej zadaniem jest prowadzenie regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa mazowieckiego. 51% udziałów posiada Samorząd Województwa Mazowieckiego, 49% należy do spółki „PKP Przewozy Regionalne”.

Na koniec 2005 r. „Koleje Mazowieckie” uruchamiały w ciągu doby 554 pociągi, którymi ponad 40 mln pasażerów dojeżdżało najczęściej do szkół i pracy. Udział KM w transporcie publicznym Mazowsza wyniósł 19%. Rok 2005 spółka zamknęła zyskiem 1 mln 93 tys. zł. Dopłata samorządowa w roku 2005 wyniosła 99 mln 601 tys. zł. W porównaniu z rokiem 2004 jest to kwota wyższa o 57 mln 535 tys. zł.

W 2005 r. spółka wprowadziła własną taryfę przewozową. Nowe propozycje taryfowe i przygotowana oferta przewozowa zostały entuzjastycznie przyjęte przez podróżnych, tu m.in.:

- bilet KM – 26 – oferta ze zniżką 33% adresowana do osób, które nie ukończyły 26 lat,
- bilet dobowy – ważny 24 godziny we wszystkich pociągach Spółki,
- bilet na trasie Warszawa – Otwock: jednorazowy w cenie 2,50 zł, miesięczny w cenie 90 zł,
- pociąg „Słoneczny” – specjalna propozycja taniego połączenia kolejowego Warszawy i Trójmiasta,
- wspólny bilet KM – ZTM, oferta obowiązywała na odcinku Warszawa Ursus – Warszawa Wschodnia.

Masovian Railways. The first year of operating

„Masovian Railways – KM” is the first local government and railway company in Poland. The company performs regional passenger services in Masovian Voivodship. The company is owned: in 51% by local government of the Masovian Voivodship and in 49% by „PKP Regional Services” Ltd.

In 2005, „Masovian Railways” performed 554 services daily and more than 40 mln of passengers - mainly commuters - were carried. The share of KM in public transport market carriage in Masovian Voivodship amounted to 19%. PLN 1.093 m of profit was the financial result of the company. Local government financial support level in 2005 was 99.601 MPLN. In comparison to the preceding year it was increased by PLN 57.535 m.

In 2005 the company introduced own tariff offer. New tariff proposals as well as new transport offer were enthusiastically accepted by customers:

- KM – 26 ticket – offer with 33% discount rate is addressed to passengers under 26,
- twenty – four-hour ticket – with validity of 24 hours in all trains operated by the company,
- single ticket in Warszawa – Otwock route: at the price of 2.50 PLN and monthly at 90 PLN,
- „Sunny” train – special summer proposal for cheap traveling in Warszawa,
- integrated ticket KM-ZTM – the offer took effects in Warszawa Wschodnia – Warszawa Ursus section.



W 2005 r. Koleje Mazowieckie użytkowały 184 elektryczne zespoły trakcyjne, serii EN 57. 11 z nich zostało zmodernizowanych. Pojazdy zyskały nową malaturę, zgodną z przyjętym systemem wizualizacji firmy, nowoczesne wnętrza, modułowe kabiny sanitarne, system indywidualnego otwierania drzwi, elektroniczne tablice kierunkowe oraz stojaki na rowery. Zainstalowany został również monitoring.

Spółka dysponuje także dwoma autobusami szynowymi serii VT 627 i VT 628, które w grudniu 2005 r. rozpoczęły kursowanie na linii Tłuszcz – Ostrołęka.

In 2005 „Masovian Railways – KM” operated 184 electric multiple units EN 57. 11 of them were modernized. New colouring of car bodies due to company visualization system was introduced. Modern interiors, modular sanitary cabins, system of individual door opening, electronic destination boards, bicycle mounts and monitoring was installed.

Since December 2005 the company has been operating two rail buses VT 627 and VT 628 on section Tłuszcz – Ostrołęka.



PKP PRZEWOZY REGIONALNE spółka z o.o.

Centrala:

ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa

tel.: (+48 22) 474 25 95, fax.: (+48 22) 474 40 39

email: info@pr.pkp.pl

www.pr.pkp.pl



PRZEWOZY REGIONALNE spółka z o.o.