

LUDZIE, TO NAS WYRÓŻNIA

PEOPLE, THAT'S WHAT MAKES US STAND OUT



SZANOWNI PAŃSTWO,

Polska, będąc częścią globalnej gospodarki, stała się uczestnikiem zawirowań na światowych rynkach finansowych. Nie pozostało to oczywiście bez wpływu na polskie firmy. Niezależnie od sytuacji na rynkach zagranicznych i rynku krajowym, polskie przedsiębiorstwa, w tym spółki Grupy PKP, musiały zmierzyć się z kryzysem i jego skutkami: gruntowną restrukturyzacją wdrażaną często kosztem inwestycji.

Trudne czasy wymagają zaangażowania i odpowiedzialności. Dlatego też w minionym roku aktywność rady nadzorczej koncentrowała się nie tylko na bieżącym monitorowaniu wyników, ale również na aktywnym wspieraniu procesów restrukturyzacji, zarówno w całej Grupie, jak i w jej konkretnych podmiotach. Celem przyjętych programów i działań wdrażających było nie tylko niwelowanie doraźnych skutków recesji, ale przede wszystkim zmiany długofalowe. To one, oprócz poprawy wyników finansowo-ekonomicznych, miały pomóc im odbudować w krótkim czasie ich pozycję rynkową. Fundamentem takiego sposobu działania rady nadzorczej było i jest przekonanie, zgodnie z którym dobre zarządzanie biznesem to zarządzanie jego przyszłością.

Ujemny wynik całej Grupy PKP za rok 2009 może skłaniać do stawiania pytania, czy przyjęta strategia walki z kryzysem okazała się skuteczna. Jednak konfrontacja wskaźników wybranych spółek Grupy z analogicznymi w roku 2008 i 2010 stanowi dowód słuszności wybranych rozwiązań.

Zapraszam do lektury raportu, licząc, że będzie on dla Państwa interesującym źródłem wiedzy o zmianach zachodzących w istotnej części polskiego rynku kolejowego, jaką stanowi Grupa PKP.

Krzysztof Opawski
Przewodniczący Rady Nadzorczej PKP SA

LADIES AND GENTLEMEN,

As part of the global economy Poland was afflicted by the turmoil in global financial markets. This, obviously, influenced Polish companies. Regardless of the situation on the foreign and domestic markets, Polish companies, including the companies of the PKP Group, had to tackle the crisis and its consequences: fundamental restructuring was often implemented at the cost of investments.

Difficult times call for commitment and responsibility. Therefore, in the past year the activity of the Supervisory Board focused not only on monitoring current results, but also actively supporting the restructuring process, both in the group as whole, as well as its individual entities. The purpose of the programmes and activities implemented was not only to eliminate the immediate effects of recession, but also to set long-term changes. In addition to improving financial and economic performance, this will help to rebuild their market position in the short term. The procedures of the supervisory board were and are based on the conviction that the good management of business relies on managing its future.

The negative results of the PKP Group in 2009 could raise questions as to whether the strategy adopted to overcome the crisis has proved to be effective. However, indications from 2008 and 2010 results of the selected PKP Group companies contradict this and prove that the right solutions were chosen.

I encourage you to read this report in the belief that it will become a comprehensive source of information about changes in the substantial part of the Polish rail market that is the PKP Group.

Krzysztof Opawski
Chairman of the Supervisory Board of PKP SA

SZANOWNI PAŃSTWO,

Po raz piąty mam przyjemność przekazać na Państwa ręce Raport Roczny spółek Grupy PKP. Rok 2009 w pamięci większości z nas pozostanie synonimem kryzysu gospodarczego oraz prawdziwego egzaminu z zarządzania w trudnych czasach. To był rok próby dla naszych menedżerów, ale i pracowników. Dla wszystkich ludzi tworzących Grupę PKP „LUDZIE” to wiodąca idea poniższego opracowania. Prezentujemy w nim wyniki, ale też ich autorów. Prezesów i cichych liderów na różnych szczeblach zarządzania naszych firm. Chcemy pokazać tych, którzy dzień po dniu budują wartość spółek, rzetelnie i konsekwentnie. Przywołujemy tym samym fundamentalną zasadę – zgodnie z którą – to ludzie są najcenniejszym zasobem każdej organizacji.

To był przełomowy rok pod względem podjętych i zrealizowanych działań w obszarze restrukturyzacji. Sztandarowym przykładem są programy strukturalnych zmian wdrożone w PKP CARGO czy Telekomunikacji Kolejowej. Racjonalizacja zatrudnienia na poziomie ponad 9 tysięcy osób była niezbędnym ogniwem tych zmian, by uwzględnić otoczenie rynkowe, zapewnić rozwój zrestrukturyzowanej firmy, a tym samym pozostałych miejsc pracy. Wdrożone Programy Dobrowolnych Odejsć były potwierdzeniem, że z „ludzką twarzą” staramy się rozwiązywać jakże trudne w społecznym odbiorze problemy. I choć pochłonęły kwotę blisko 270 mln zł – to już dziś mamy wymierne efekty w wynikach tych podmiotów. Na globalnym rynku przewagą konkurencyjną jest umiejętność szybkiej identyfikacji problemów i rozpoznawania ich przyczyn. Czynią to ludzie. W zarządach spółek Grupy wzrasta zarówno świadomość, jak i potrzeba zatrudniania specjalistów oraz podnoszenia kwalifikacji obecnych pracowników. Oczywiście równie istotne jest powiększanie kapitału, wprowadzenie nowych technologii czy zakup najnowszego sprzętu, jednak – co pokazał rok 2009 – w ostatecznym rachunku najbardziej liczą się właśnie ludzie. Raport Roczny 2009 to kompendium wiedzy o trudnych procesach i ich rezultatach. To obraz pierwszego roku funkcjonowania Grupy PKP bez Przewozów Regionalnych. Ocena wyników spółek Grupy PKP za rok 2009 – aby była pełna i właściwa – nie może być dokonywana w oderwaniu od decyzji restrukturyzacyjnych podejmowanych w 2008 r. oraz pierwszych rezultatów osiągniętych przez spółki w I półroczu 2010 r. Dopiero ewaluacja z perspektywy tych 30 miesięcy pozwala pokazać sens długofalowych zmian oraz konsekwencję w ich wdrażaniu.

Miniony rok to o ponad 30 mln ton mniej przewiezionych towarów, jak również mniejsza o 10 mln liczb przewiezionych pasażerów. Zjawiska te obserwowaliśmy z dużym niepokojem, choć odchodzenie czy rotacja wśród klientów jest w biznesie zjawiskiem spotykanym, szczególnie na coraz bardziej konkurencyjnym rynku. W okresie recesji problem ten stał się szczególnie dotkliwy. Zdajemy sobie sprawę z tego, co jest dla nas priorytetem i w tym kontekście przywołujemy słowa Sama Waltona: „Jest tylko jeden szef. Klient. On może zwolnić każdego w firmie, od prezesa w dół – po prostu wydając swoje pieniądze gdzie indziej”. Świadomość tej zasady towarzyszy i zawsze będzie nam towarzyszyć w codziennych podróżach z Państwem. Zachęcam do lektury, wierząc, że pokazywane każdego roku wyniki finansowo-ekonomiczne wzbogacone o sylwetki naszych liderów pozwolą w sposób całościowy spojrzeć na spółki Grupy PKP w wymiarze potencjału biznesowego i ludzkiego. W końcu u podstaw każdej firmy są ludzie, ich wiedza, doświadczenie i umiejętności.

Andrzej Wach
Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny PKP SA

LADIES AND GENTLEMEN,

For the fifth time I am pleased to deliver the Annual Report of the PKP Group to you. 2009, in most of our memories will be synonymous with the economic crisis and as a year of examination for management in difficult times. It was a testing year not only for our managers, but also for the employees. For all the people who make up the PKP Group. „PEOPLE” is the leading idea of this report. We present here the results, but also their authors; presidents and quiet leaders at the various levels of management in our companies. We want to show those, who day by day create value in the enterprises - reliably and consistently. Thus, we bring to mind a fundamental principle - according to which - people are the most precious asset of any organisation.

It was a breakthrough year in terms of actions taken and executed in the process of restructuring. A prime example is the programme of structural changes implemented in PKP CARGO, or indeed in Telekomunikacja Kolejowa. Rationalisation of employment by over 9000 people was a necessary step in those changes. Taking into account the market environment this was crucial to ensure the development of the restructured companies, thus keeping the remaining jobs. The Voluntary Redundancy Schemes we implemented demonstrated our compassionate approach to solving a problem perceived so unfavourably in our society. Although the process absorbed nearly PLN 270 million - we have already seen measurable effects as a result for these companies. A competitive advantage in the global market is achieved by the ability to quickly identify problems and discover the causes. People do it. The management boards of the companies within the Group are increasing awareness and will be employing specialists, and raising the level of qualifications for our current employees. Of course, it is equally meaningful to increase capital and introduce new technology or buy the latest equipment, but - as the year 2009 demonstrated - at the end of the day people are most important. The 2009 Annual Report is a compendium of knowledge about difficult processes and their results. It illustrates the first year of the PKP Group functioning without Przewozy Regionalne. For the evaluation of the results of the PKP Group for the year 2009 to be complete and correct they cannot be interpreted in isolation from the restructuring decisions taken in 2008 and the first results achieved by the companies in the first half of 2010. Only this evaluation, from the perspective of those 30 months, can present us with the meaning and consequences of these long-term changes.

The past year has seen over 30 million tons less freight transported, as well as 10 million less passengers. We observed these phenomena with great concern; however customer leave and rotation is a common occurrence we encounter in business, especially in an increasingly competitive market. This problem has become particularly acute during the recession. We are aware of our priorities and in this context we recall the words of Sam Walton: „There is only one boss, the customer. And she can fire everyone in the company, from the chairman on down, simply by spending her money somewhere else”. An awareness of this principle accompanies us, and will always accompany us in our daily travels with you. I encourage you to read this report which is enriched with our leaders' profiles, believing that the financial results presented each year will allow you to look comprehensively at the PKP Group companies through the lens of both business and human potential. Finally, at the heart of every company there are people, their knowledge, experience and skills.

Andrzej Wach
President of the Management Board, Director General of PKP SA

LUDZIE, TO NAS WYRÓŻNIA





GRUPA PKP

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE SPÓŁKA AKCYJNA

Andrzej Wach, Prezes Zarządu

President of the Management Board

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE SA

Zbigniew Szafrąński, Prezes Zarządu

President of the Management Board

PKP INTERCITY SA

Grzegorz Mędza, Prezes Zarządu

President of the Management Board

PKP SZYBKA KOLEJ MIEJSKA W TRÓJMIEŚCIE SP. Z O.O.

Maciej Lignowski, Prezes Zarządu

President of the Management Board

PKP CARGO SA

Wojciech Balczun, Prezes Zarządu

President of the Management Board

PKP LINIA HUTNICZA SZEROKOTOROWA SP. Z O.O.

Zbigniew Tracichleb, Prezes Zarządu

President of the Management Board

PKP ENERGETYKA SA

Tadeusz Skobel, Prezes Zarządu

President of the Management Board

PKP INFORMATYKA SP. Z O.O.

Marcin Trzaska, Prezes Zarządu

President of the Management Board

TELEKOMUNIKACJA KOLEJOWA SP. Z O.O.

Andrzej Panasiuk, Prezes Zarządu

President of the Management Board

Ludzie, to nas wyróżnia

Sytuacja w 2009

Rok 2009 był trudnym okresem dla spółek Grupy PKP w związku z odczuwalnym, szczególnie mocno w pierwszym półroczu, kryzysem gospodarczym powodującym spadek popytu na usługi transportowe, czego następstwem był spadek liczby przewiezionych pasażerów oraz obniżenie poziomu przewożonej masy towarowej i wykonanej pracy przewozowej. Skutki tego zjawiska były najbardziej odczuwalne dla przewoźników towarowych, a ich sytuacja finansowa istotnie wpłynęła również na inne podmioty z Grupy PKP, znajdując odzwierciedlenie w pogorszeniu ich kondycji ekonomicznej.

By przeciwdziałać niekorzystnym tendencjom rynkowym, spółki Grupy PKP podjęły szereg działań, takich jak racjonalizacja kosztów, restrukturyzacja zasobów, poprawa przebiegu procesów, zmierzających do poprawy ich kondycji finansowej zarówno w roku bieżącym, jak i latach następnych. Wyniki Grupy PKP za 2009 r. nie są porównywalne w stosunku do osiągniętych w roku poprzednim, ze względu na zaistnienie kilku jednorazowych zdarzeń gospodarczych, z których największy wpływ miało zbycie w 2008 r. udziałów spółki Przewozy Regionalne na rzecz Skarbu Państwa, w związku z jej usamorządowaniem. Nie bez wpływu na wyniki pozostaje również przejęcie z dniem 1 grudnia 2008 r. przez PKP Intercity od spółki Przewozy Regionalne świadczenia przewozów międzywojewódzkich.

Dodatkowo sytuację ekonomiczno-finansową spółek Grupy PKP pogarszało nierealizowanie płatności przez Przewozy Regionalne.

Przewozy

Poziom przewozów pasażerów przewoźników spółek pasażerskich Grupy PKP w latach 2008 i 2009 nie jest porównywalny, z uwagi na przejęcie przez PKP Intercity z dniem 1 grudnia 2008 r. połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Przewozy Regionalne, a także wyodrębnienie tej spółki z Grupy PKP z dniem 22 grudnia 2008 r.

Biorąc pod uwagę ww. kwestie – wielkość przewozów osób w 2009 r. w porównaniu z rokiem poprzednim w spółkach, które pozostały w strukturach Grupy PKP, wzrosła o 35,8 mln pasażerów (o 66,7%), a praca przewozowa o 5 737,3 mln paskm (o 110,3%).

Znaczny wzrost przewozów nastąpił w PKP Intercity, a decydującym czynnikiem mającym wpływ na ich ogólną

Situation in 2009

2009 was a difficult year for the PKP Group companies with regard to particularly noticeable in the first half of the year economic crisis. This crisis caused a decrease in demand for transport services, which resulted in a lowering of the number of passengers carried, and the mass and volume of goods transported. Mostly freight carriers noticed the consequences of this phenomenon, hence their financial position significantly influenced the other entities of the PKP Group, which is reflected in the deterioration of their economic condition.

To counteract the market's negative tendencies the PKP Group companies have undertaken a number of activities - such as cost rationalisation, restructuring of resources, improvement of processes - aimed at improving their financial condition, both this year and in those to come.

The results of the PKP Group for 2009 are not comparable to those achieved in the previous year due to several individual business events. The one with the greatest impact in 2008 was the sale of shares in Przewozy Regionalne to the State Treasury in the process of municipalisation. Another noteworthy event was the acquisition on 1 December 2008 by PKP Intercity of the provision of intervoivodeship transport from Przewozy Regionalne.

In addition, the economic and financial situation of the PKP Group Companies was exacerbated by insubstantial payments from Przewozy Regionalne.

Transport services

In terms of the number of passengers carried by companies that do so in the PKP group 2008 and 2009 cannot be compared. This is because of PKP Intercity's taking over of intervoivodeship transport from Przewozy Regionalne on 1 December 2008 and the separation of Przewozy Regionalne from the PKP Group on 22 December 2008.

Even considering the above issues - the amount of passengers carried by companies that remained within the PKP Group actually grew by 35,8 million passengers (66,7%) in 2009 compared with the previous year, and the transport volume expressed in pass.-km grew by 5 737,3 million (about 110,3%).



PEOPLE, THAT'S WHAT MAKES US STAND OUT

wielkość wykonaną w 2009 r. było ww. przejęcie w 2008 r. przewozów międzywojewódzkich ze spółki Przewozy Regionalne. Spółka przewiozła 37 mln pasażerów więcej niż w 2008 r. (tj. o 251,3%), wykonując wyższą o 5 737,5 mln paskm (tj. o 128,7%) pracę przewozową.

W PKP SKM w Trójmieście nastąpił w 2009 r. w porównaniu z rokiem poprzednim spadek przewozów o 1,2 mln pasażerów (o 3%) i pracy przewozowej o 0,2 mln paskm (o 0,5%) – związany m.in. z korzystaniem potencjalnych pasażerów z innych środków transportu (konkurencja cenowa komunikacji miejskiej, nierozwiązana kwestia budowy systemu łączenia komunikacji indywidualnej z komunikacją zbiorową – „park & ride”), z zakończeniem działalności i zwolnieniami pracowników w stoczni w Gdyni oraz znacznym ograniczeniem produkcji przez Stocznnię Gdańsk.

A significant increase in transport services occurred in PKP Intercity. The decisive factor affecting their overall volume in 2009 was the aforementioned takeover of Przewozy Regionalne's intervoivodship transport in 2008. PKP Intercity transported 37 million more passengers than in 2008 (by 251,3%) and carried more the 5 737,5 million pass./km of transport volume (by 128,7%).

The decrease of transport services by 1,2 million passengers (3%) and transport volume by 0,2 million pass./km (by 0,5%) that occurred in 2009, compared to 2008 for PKP SKM w Trójmieście was closely related to the use of other modes of transport by potential passengers (due to the competitive pricing of public transport and the unresolved question of building an integrated system of individual transport with collective transport – park & ride). The termination of business and the redundancies in the shipyards in Gdynia and a substantial reduction in production by the Gdansk Shipyard were also related factors.

RYNEK PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSCE (WG LICZBY PRZEWIEZIONYCH PASAŻERÓW)

MARKET OF PASSENGER TRANSPORT IN POLAND (BY NUMBER OF PASSENGERS CARRIED)

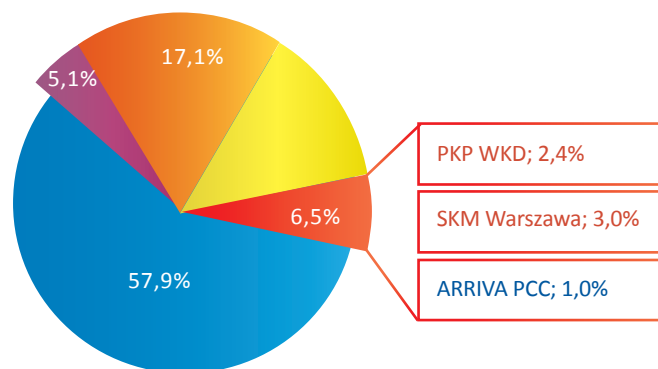
2008 r.

291,2 mln pasażerów / passengers

W tym: PKP IC i PR – 183,4 mln pas.

Incl.: PKP IC and PR – 183,4 million pass.

- Koleje Mazowieckie; 49,9 mln pas 17,1%
- PKP IC; 14,8 mln pas. – 5,1%
- PKP SKM; 39,0 mln pas. – 13,4%
- Inne / other; 6,5%
- PKP PR; 168,6 mln pas. – 57,9%



2009 r.

281,5 mln pasażerów / passengers

W tym: PKP IC i PR – 173,1 mln pas.

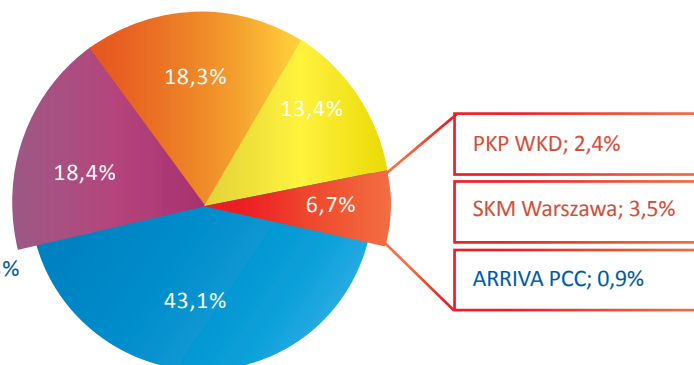
Incl.: PKP IC and PR – 173,1 million pass.

(spadek o 10,3 mln pas., tj. 5,7%)

(a decrease by 10,3 million pass., i.e. 5,7%)

Grupa PKP / the PKP Group – 32%

- Koleje Mazowieckie; 51,6 mln pas. – 18,3%
- PKP IC; 51,7 mln pas. – 18,4%
- PKP SKM; 37,8 mln pas. – 13,4%
- Inne / other; 6,7%
- PKP PR; 121,4 mln pas. – 43,1%



ŁUDZIE, TO NAS WYRÓŻNIA

RYNEK PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSCE (WG PRACY PRZEWOZOWEJ)

MARKET OF PASSENGER TRANSPORT IN POLAND (BY TRANSPORT VOLUME)

2008 r.

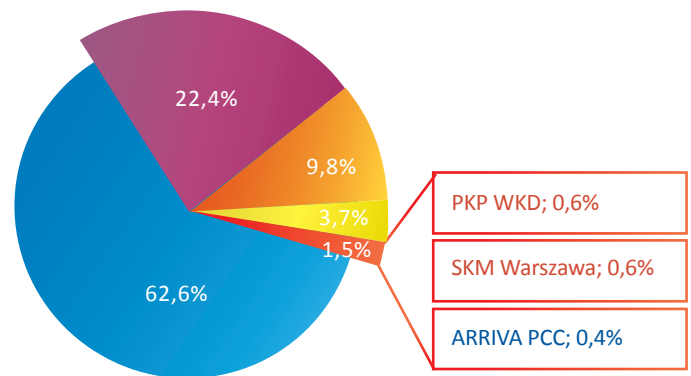
19,975 mld paskm

19,975 billion pass./km

W tym: PKP IC i PR – 16,98 mld paskm

Incl.: PKP IC and PR – 16,98 billion pass./km

- Koleje Mazowieckie; 9,8%
- PKP IC; 22,4%
- PKP SKM; 3,7%
- Inne / other; 1,5%
- PKP PR; 62,6%



2009 r.

18,435 mld paskm

18,435 billion pass./km

W tym: PKP IC i PR – 15,74 mld paskm

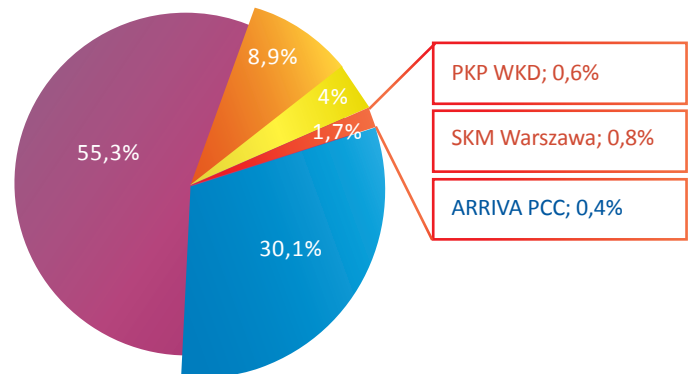
Incl.: PKP IC and PR – 15,74 billion pass./km

(spadek o 1,24 mld paskm tj. 7,3%)

(a decrease by 1,24 billion pass./km, i.e. 7,3%)

Grupa PKP / the PKP Group – 59%

- Koleje Mazowieckie; 8,9%
- PKP IC; 55,3%
- PKP SKM; 4%
- Inne / other; 1,7%
- PKP PR; 30,1%



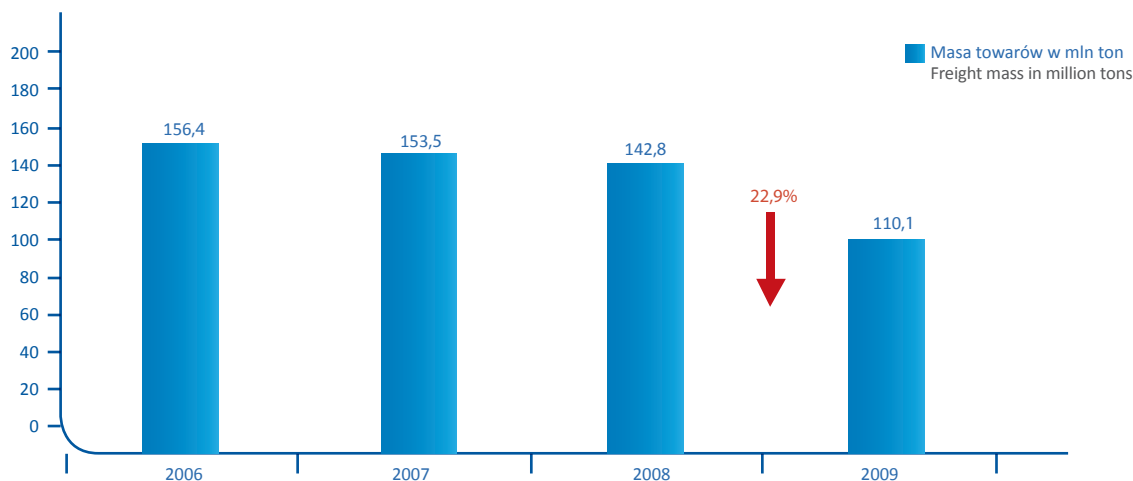
Dane nie obejmują Kolei Dolnośląskich / Data excludes Koleje Dolnoslaskie

W 2009 r., w związku z kryzysem gospodarczym, nastąpił spadek przewozów ładunków przewoźników spółek towarowych o 32,7 mln ton, tj. o 22,9%. W komunikacji wewnętrznej przewieziono 65,2 mln ton masy towarowej (59,2% ogółu przewozów), a więc o 13,8 mln ton, tj. o 17,5% mniej niż w 2008 r., a w komunikacji międzynarodowej odnotowano spadek przewozów o 18,9 mln ton, tj. o 29,6%. Praca przewozowa była w związku z tym mniejsza od wykonanej w 2008 r. o 9 427,8 mln tkm (tj. o 23,9%).

In 2009, due to the economic crisis there was a decline by 32,7 million tons, i.e. 22,9%, in freight transport performed by cargo carrier companies. 65,2 million tons of freight (59,2% of the total transport) was carried in domestic transport, which is 13,8 million tons, i.e. 17,5% less than in 2008, and there was a decrease in international transport by 18,9 million tons, i.e. by 29,6%. Therefore, the transport volume was lower by 9 427,8 million tkm (i.e. by 23,9%) than in 2008.

PRZEWOZY TOWAROWE – GRUPA PKP

FREIGHT TRANSPORT – THE PKP GROUP



Podstawowymi przyczynami spadku przewozów towarowych były m.in.:

- spowolnienie gospodarcze, zmniejszenie zapotrzebowania na energię i ciepło, a nagromadzenie znacznych zapasów węgla na składowiskach przy elektrowniach spowodowało zmniejszenie wydobycia i sprzedaży węgla kamiennego przez polskie kopalnie,
- brak rozstrzygnięć przetargów oraz zastój w realizacji programu budowy dróg i autostrad, zawieszenie realizacji inwestycji budowlanych w związku z panującym kryzysem gospodarczym,
- załamanie branży hutniczej i ograniczanie produkcji stali przez ArcelorMittal Poland SA oraz inne firmy z branży,
- silna konkurencja ze strony innych przewoźników kolejowych, szczególnie wykonujących przewozy na potrzeby własne producentów,
- mniejsza wymiana handlowa, szczególnie z Ukrainą i Niemcami na skutek światowego kryzysu gospodarczego,
- spadek produkcji m.in. w branży motoryzacyjnej, intensyfikacja przewozów konkurencyjnych przewoźników kolejowych oraz przez transport samochodowy.

PKP CARGO w 2009 r. odnotowało spadek przewozów o 29,8 mln ton, tj. o 22,2%, wykonując pracę przewoźową o 22,8% mniejszą niż w 2008 r. Zmniejszeniu uległy zarówno przewozy wewnętrzne, jak i międzynarodowe: w eksporcie o 32,7%, w imporcie o 21,9%, w tranzycie o 43,3%. W komunikacji wewnętrznej odnotowano spadek przewozów o 13,7 mln ton, tj. o 17,4%.

The main reasons for the decline in freight carriage were:

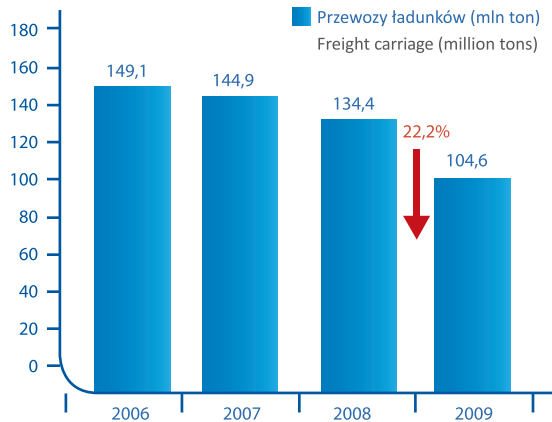
- economic slowdown, reduced demand for energy and heat, the accumulation of substantial stocks of coal at power stations reduced extraction and sales of coal by Polish coal mines,
- lack of decisions on procurements, and stagnation in the implementation of the programme for the construction of roads and motorways, suspension of the implementation of construction investments due to the prevailing economic crisis,
- collapse of the steel industry and steel production cuts by ArcelorMittal Poland SA and other companies in the industry,
- strong competition from other rail carriers, particularly those transporting for manufacturers,
- less trade, particularly with Ukraine and Germany due to the global economic crisis,
- decline in production, including the automotive industry, intensification of transport services performed by competitive railway carriers and by road transport.

In 2009, PKP CARGO recorded a decrease in freight transport services by 29,8 million tons, i.e. by 22,2%, performing less transport volume by 22,8% than in 2008. Both domestic and international transport has declined: in export by 32,7%, in import by 21,9%, and in transit by 43,3%. Domestic transport decreased by 13,7 million tons, i.e. by 17,4%.

LUDZIE, TO NAS WYRÓŻNIA

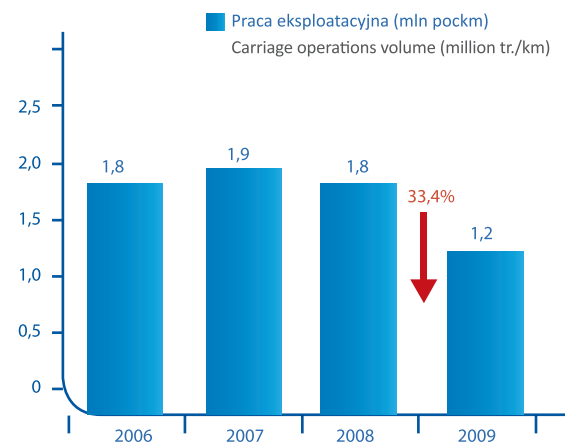
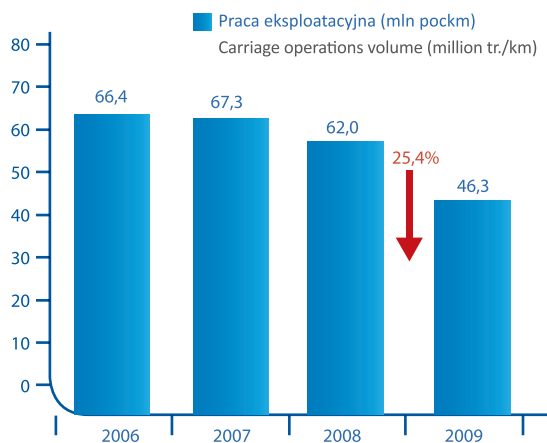
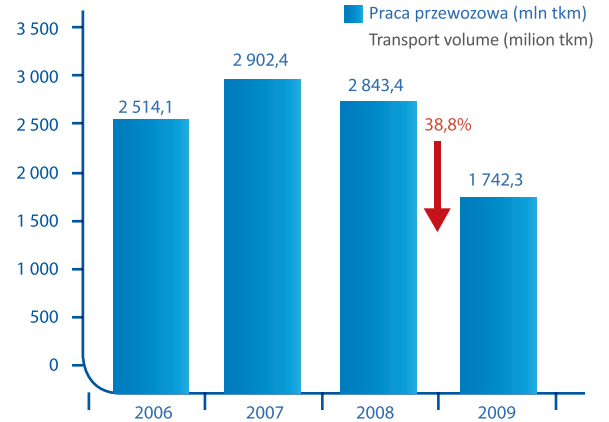
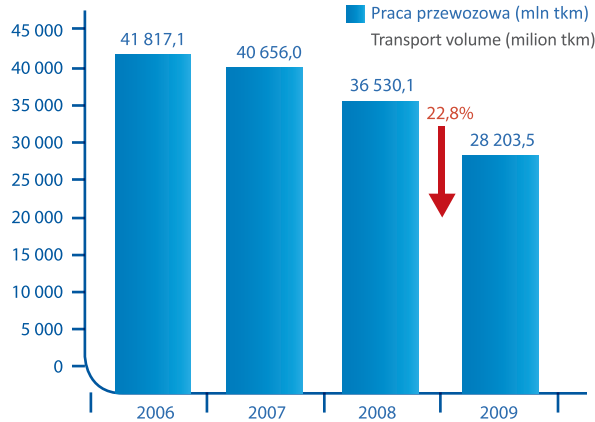
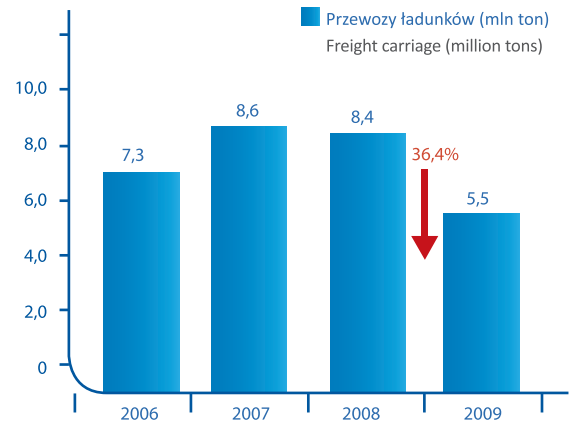
WYNIKI PKP CARGO

PKP CARGO RESULTS



WIELKOŚCI PRZEWOZOWE PKP LHS

TRANSPORT VOLUME OF PKP LHS



PEOPLE, THAT'S WHAT MAKES US STAND OUT

PKP LHS w 2009 r. zanotowała spadek przewiezionej masy towarów w stosunku do roku poprzedniego o 2,9 mln ton, tj. o 34,3% i niższą pracę przewozową o 38,7%. Największy spadek przewozów w PKP LHS dotyczył przewozów ładunków importowanych, które stanowią 95% ogółu przewozów.

Należy zaznaczyć, że w wyniku globalnego kryzysu gospodarczego przewozy ładunków w PKP LHS w I półroczu 2009 r. spadły o ponad 2/3 w porównaniu do 2008 r. Natomiast od czerwca 2009 r. odnotowywano już sukcesywny wzrost przewozu podstawowego ładunku – rudy żelaza.

ZATRUDNIENIE

W 2009 r. kontynuowano proces dostosowania poziomu zatrudnienia i jego struktury do aktualnych zadań stawianych spółkom Grupy PKP w związku ze zmieniającymi się wymogami rynkowymi i jakościowymi.

Zatrudnienie w spółkach Grupy PKP objętych konsolidacją sprawozdań finansowych wg stanu na 31.12.2009 r. wyniosło 94 561 osób i w porównaniu z 2008 r. zmniejszyło się o 9,2%, a przeciętne zatrudnienie w 2009 r. ukształtowało się na poziomie 97 268 etatów i tym samym zmniejszyło się w porównaniu z 2008 r. o 7,1%. Należy nadmienić, że wykazany stan zatrudnienia w Grupie PKP na 31.12.2008 r. nie obejmuje spółki Przewozy Regionalne, gdyż 22 grudnia 2008 r. spółkę wyłączono z Grupy PKP – ze stanem zatrudnienia 16 449 osób. Średnioroczne przeciętne zatrudnienie w spółce Przewozy Regionalne w 2008 r. wyniosło 16 962 etaty. Spadek przeciętnego zatrudnienia w 2009 r. w porównaniu z rokiem 2008 odnotowano we wszystkich analizowanych spółkach Grupy PKP z wyjątkiem PKP Intercity, przy czym największy i najbardziej dynamiczny spadek wystąpił w PKP CARGO (o 11 252 etaty, tj. o 26,6%).

W PKP CARGO spadek zatrudnienia spowodowany był głównie przekazaniem pracowników do spółek pasażerskich oraz rozpoczęciem w styczniu 2009 r. w ramach działań antykryzysowych szeroko zakrojonego procesu restrukturyzacji zatrudnienia, uwzględniającego między innymi nieprzedłużanie umów o pracę zawartych na czas określony, rozwiązywanie umów o pracę z osobami nabywającymi prawo do wcześniejszej emerytury

PKP LHS noted a decrease in freight volume, relative to 2008 of 2,9 million tons, i.e. by 34,3%, and the carriage performance was lower by 38,7%. The highest decline of PKP LHS railway services was recorded in transport of imported freight, which represents 95% of total transport. It is worth noticing that as a result of the global economic crisis freight carriage by PKP LHS in the first half of 2009 fell by more than two thirds compared to 2008. However, since June 2009 successive increases have been recorded in iron ore transport, which is PKP LHS most commonly transported freight.

EMPLOYMENT

2009 saw the continuation of the process of adjusting both employment volume and structure of the division of current tasks performed by the PKP Group companies to meet the changing market conditions and quality requirements.

Employment in the companies included in the consolidated financial statement as of 31.12.2009 amounted to 94 561 people, which in comparison to 2008 decreased by 9,2% and the average employment in 2009 balanced at a level of 97 268 workers and has reduced compared to 2008 by 7,1%. It should be noted that the employment shown in the PKP Group on 31.12.2008 does not include the company Przewozy Regionalne, as of 22 December 2008 the company was excluded from the PKP Group along with the employment of 16 449 persons. The average annual employment in Przewozy Regionalne in 2008 amounted to 16 962 FTEs. The decrease in average employment in 2009, compared to 2008, was noted in all the companies analysed of the PKP Group with the exception of PKP Intercity. The greatest and most dramatic decrease occurred in PKP CARGO (about 11 252 posts, i.e. 26,6%).

The decrease of employment in PKP CARGO was mainly due to the transfer of employees to passenger carriers companies within the restructuring of employment which started in January 2009, as part of a broad range of anti-crisis actions. This restructuring included: not extending the fixed term contracts of employment, termination of contracts of employment with people eligible for early retirement on the



LUDZIE, TO NAS WYRÓŻNIA





PRACOWNICY GRUPY PKP

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE SPÓŁKA AKCYJNA

Marcin Karasiński

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE SA

Krzysztof Pietras

PKP INTERCITY SA

Alicja Wojtas

PKP SZYBKA KOLEJ MIEJSKA W TRÓJMIEŚCIE SP. Z O.O.

Grażyna Guzińska

PKP CARGO SA

Mirosław Kurek

PKP LINIA HUTNICZA SZEROKOTOROWA SP. Z O.O.

Krzysztof Krupa

PKP ENERGETYKA SA

Konrad Karpiński

PKP INFORMATYKA SP. Z O.O.

Rafał Olbory

TELEKOMUNIKACJA KOLEJOWA SP. Z O.O.

Joanna Łęgosz

ŁUDZIE, TO NAS WYRÓŻNIA



na zasadzie porozumienia stron, Program Dobrowolnych Odejść (tzw. PDO) oraz kierowanie pracowników na nieświadczenie pracy.

W Telekomunikacji Kolejowej od marca do końca grudnia 2009 r., dostosowując zasoby spółki do rzeczywistych potrzeb w ramach Programu Dobrowolnych Odejść, zwolniono z pracy 269 osób (w całym roku spadek wyniósł 10,9%, tj. 284 etaty).

W PKP Intercity wzrost zatrudnienia w porównaniu z rokiem 2008 był skutkiem zmian zakresu działalności spółki oraz zawartych porozumień z PKP CARGO i Przewozami Regionalnymi (5 961 pracowników ww. spółek przejętych zostało w 2008 r. w trybie art. 23 kodeksu pracy, tj. z PKP CARGO 2 221 osób, a ze spółki Przewozy Regionalne 3 740 osób).

Koszty wynagrodzeń i świadczeń na rzecz pracowników w 2009 r. stanowiły 38,8% kosztów działalności operacyjnej i w porównaniu do 2008 r. (43,3%) ich udział zmniejszył się o 4,5 pkt. proc., co było związane m.in. z przeprowadzonymi w Grupie PKP działaniami w kierunku restrukturyzacji zatrudnienia i racjonalizacji kosztów, podjętych w ramach przezwyciężania kryzysu gospodarczego.

Przeciętne wynagrodzenie osobowe brutto w Grupie PKP (bez świadczeń przejazdowych i świadczeń socjalnych) w 2009 r. wyniosło 3 203,41 zł i było wyższe o 122,50 zł, tj. o 4% niż w 2008 r.

W stosunku do sektora przedsiębiorstw gospodarki narodowej (bez wypłat nagród z zysku) przeciętne wynagrodzenie osobowe brutto w Grupie PKP kształtowało się w 2009 r. na poziomie 96,3% (w 2008 r. – 96,9%).

INWESTYCJE

Inwestycje realizowane przez spółki Grupy w 2009 r. obejmowały przede wszystkim modernizację linii kolejowych oraz modernizację i zakupy taboru. Na te inwestycje wydatkowano łącznie 2 706,8 mln zł, co stanowiło 74,9% inwestycji ogółem. Pozostałe obszary inwestycyjne spółek Grupy PKP dotyczyły poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego

basis of agreement between parties, the Voluntary Departure Scheme (VDS) and temporarily laying off some employees.

From March to the end of December 2009, Telekomunikacja Kolejowa in order to adjust the company's resources to meet real needs, shed 269 employees (the decrease over the whole year was 10,9%, i.e. 284 posts) within the Voluntary Departure Scheme.

The employment growth in PKP Intercity, compared to 2008, occurred due to changes in the Company's activities and agreements concluded with PKP CARGO and Przewozy Regionalne (5 961 employees were acquired in 2008 from these companies under Art. 23 of the Labour Code, i.e. 2 221 people from PKP CARGO, and 3 740 – from Przewozy Regionalne).

Expenses on salaries and benefits for employees in 2009 accounted for 38,8% of operating costs and in comparison to 2008 have decreased by 4,5 percent from 43,3%. This was partially a result of the PKP Group's actions towards the restructuring of employment and rationalisation of costs undertaken to overcome the economic crisis.

The average gross personal wage in the PKP Group (without benefits for travel and social benefits) in 2009 amounted to PLN 3 203,41 and was higher by PLN 122.50 (i.e. 4%) than in 2008.

The average gross personal wage in the PKP Group in 2009 was 96,3% (in 2008 – 96,9%) in relation to the national average (excluding bonuses from profit).

INVESTMENT

Investments incurred by the Group's companies in 2009 were concentrated on the modernisation and upgrading of railway lines and the purchase of rolling stock. A total of PLN 2 706,8 million was spent on these investments, which made up 74,9% of total investments. Other investments of the PKP Group companies went on improving

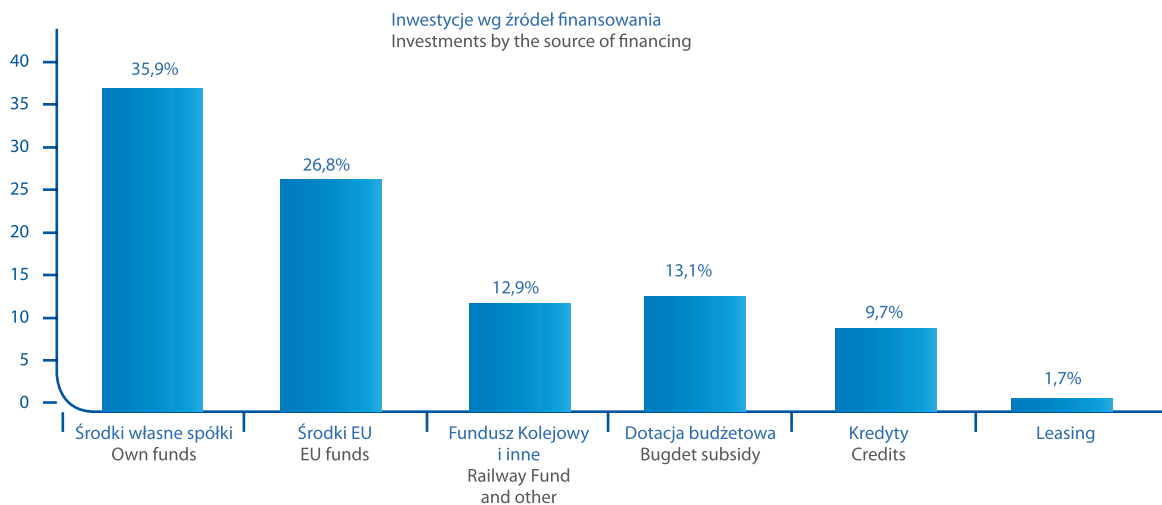
PEOPLE, THAT'S WHAT MAKES US STAND OUT

i ochrony środowiska oraz modernizacji obiektów kubaturowych, głównie dworców kolejowych i obiektów zaplecza technicznego. Na ten zakres inwestycji poniesione zostały nakłady w wysokości 908,7 mln zł, tj. 25,1% inwestycji ogółem. Łącznie na działalność inwestycyjną spółek Grupy PKP w 2009 r. poniesiono nakłady w wysokości 3 615,5 mln zł. W porównaniu do 2008 r. zanotowano spadek poniesionych nakładów inwestycyjnych o 829 mln zł, głównie w obszarze modernizacji i zakupu taboru.

railway safety and environmental protection, and the modernisation of buildings, chiefly railway stations and technical support facilities. The investment expenditures incurred for these purposes amounted to PLN 908,7 million, i.e. 25,1% of total investments. In total, the expenditures on the PKP Group companies investment activities amounted to PLN 3 615,5 million. There was a decrease, compared to 2008, in the investment expenditures by PLN 829 million, primarily in the modernisation and purchase of rolling stock.

INWESTYCJE GRUPY PKP

THE PKP GROUP INVESTMENT

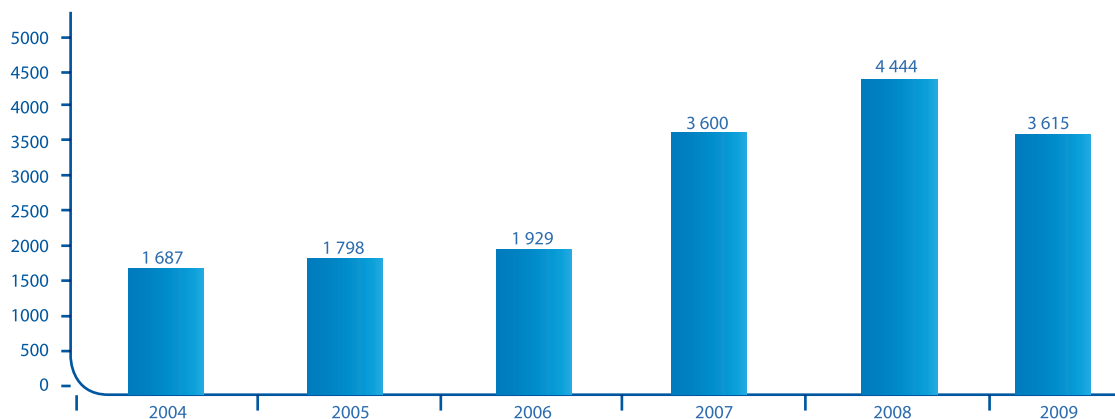


WYSZCZEGÓLNIENIE / SPECIFICATION	WARTOŚĆ [W MLN ZŁ] VALUE [IN PLN MLN]	WARTOŚĆ [W MLN ZŁ] VALUE [IN PLN MLN]	UDZIAŁ W NAKŁADACH SHARE IN EXPENDITURES
	2008	2009	
Modernizacja linii kolejowych Modernisation of railway lines	2 468	2 292	63,4%
Modernizacja taboru Modernisation of rolling stock	638	299	8,3%
Zakup taboru / Purchase of rolling stock	275	116	3,2%
Pozostałe inwestycje / Other investment	1 079	909	25,1%
RAZEM / TOTAL	4 444	3 616	100%

ŁUDZIE, TO NAS WYRÓŻNIA

NAKŁADY INWESTYCYJNE GRUPY PKP

INVESTMENT EXPENDITURES OF THE PKP GROUP



Inwestycje finansowane były m.in. ze środków własnych spółek, środków Unii Europejskiej, dotacji budżetowej i Funduszu Kolejowego, przy czym jednak środki własne stanowiły główne źródło finansowania inwestycji. Podobnie jak w 2008 r., spółka PKP Polskie Linie Kolejowe SA otrzymała od PKP SA kwotę 477 mln zł poprzez podwyższenie kapitału zakładowego. Kwota ta powiększyła pulę środków własnych spółki, a przeznaczona jest, zgodnie z postanowieniami ustawy o PKP, „na realizację inwestycji wynikających z umów i porozumień międzynarodowych, przygotowanie i realizację inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym, a także na remont i utrzymanie infrastruktury kolejowej w celu zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej”. W 2009 r. z ww. kwoty PKP Polskie Linie Kolejowe SA wydatkowała 262,4 mln zł (tj. 55%) na przygotowanie i realizację inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym. Pozostałe środki spółka zamierza wykorzystać w kolejnych latach również na finansowanie inwestycji. W wykonaniu nakładów inwestycyjnych dominujący udział przypada na PKP Polskie Linie Kolejowe SA, PKP CARGO i PKP Intercity.

Modernizacja linii kolejowych

Realizacja zadań inwestycyjnych Grupy PKP w 2009 r. koncentrowała się głównie na robotach związanych z modernizacją linii kolejowych. Łączne nakłady na ten cel wyniosły 2 291,9 mln zł, a ponoszone były przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Investments were mainly funded from the companies' own funds with a mixture of, EU funds, budget subsidies and the Railway Fund. In 2008, PKP Polskie Linie Kolejowe SA received from PKP SA the amount of PLN 477 million by raising share capital. This amount has increased the Company's own funds, and was allocated based on the Act of PKP "for the implementation of investments following international contracts and agreements, preparation and execution of investments for the railway lines of national importance, as well as repair and maintenance of railway infrastructure in order to reduce costs and charges for the use of it". In 2009, PKP Polskie Linie Kolejowe SA has spent PLN 262,4 million (i.e. 55%) from the above amount for the preparation and implementation of investments comprising railway lines of national importance. The rest of these funds the company intends to use in the following years to finance investments. PKP Polskie Linie Kolejowe SA, PKP CARGO and PKP Intercity dominate in the implementation of investment expenditures.

Modernisation of railway lines

Realisation of the investment projects of the PKP Group in 2009 focused mainly on the modernisation of railway lines. Total expenditure for this purpose amounted to PLN 2 291,9 million and were incurred by PKP Polskie Linie Kolejowe SA.



W ramach ww. kwoty w 2009 r. zrealizowanych zostało 149 zadań inwestycyjnych, z czego:

- 45 zadań kontynuowanych,
- 65 zadań nowych,
- 39 zadań dokumentacji przyszłościowej.

Modernizacja taboru

W 2009 r. na modernizację taboru w Grupie PKP poniesione zostały nakłady wysokości 299,1 mln zł. PKP CARGO – za 126,3 mln zł (środki własne) zrealizowano zadania:

- modernizacja i przebudowa wagonów towarowych,
- modernizacja lokomotyw elektrycznych,
- modernizacja lokomotyw spalinowych,
- modernizacja podzespołów lokomotyw,
- eliminacja azbestu z pojazdów trakcyjnych.

PKP LHS – za 37,1 mln zł (z tego: środki własne: 12,1 mln zł i kredyt: 25 mln zł) zrealizowano zadania:

- modernizacja 8 lokomotyw serii ST44-3000,
- modernizacja 6 lokomotyw serii ST44-2000.

PKP Intercity – za 121,1 mln zł (środki własne) zrealizowano zadania:

- modernizacja i naprawy główne wagonów oraz podzespołów wagonowych (55 sztuk),
- modernizacja lokomotyw (58 sztuk).

PKP SKM – za 6,4 mln zł (środki własne) zmodernizowano 6 elektrycznych zespołów trakcyjnych.

In 2009, within the amount mentioned above 149 investment projects were completed, including:

- 45 projects in progress,
- 65 new projects,
- 39 prospective projects.

Modernisation of rolling stock

In 2009, expenses for the amount of PLN 299,1 million were incurred by the PKP Group for the modernisation of rolling stock.

PKP CARGO spent PLN 126,3 million from its own resources on the following projects:

- modernisation and reconstruction of freight wagons,
- modernisation of electric locomotives,
- modernisation of diesel locomotives.
- modernisation of locomotive components,
- elimination of asbestos from traction vehicles.

PKP LHS incurred the amount of PLN 37,1 million, of which PLN 12,1 million was from its own resources and PLN 25 million was from a loan for the following projects:

- modernisation of 8 series ST44-3000 locomotives,
- modernisation of 6 series ST44-2000 locomotives.

PKP Intercity incurred the amount of PLN 121,1 million from its own resources for these projects:

- modernisation and repair of major components of wagons (55 units),
- upgrade of the locomotives (58 units).

PKP SKM incurred the amount of PLN 6,4 million from its own resources for the modernisation of six electrical multiple units.



LUDZIE, TO NAS WYRÓŻNIA

PKP Energetyka – za 8,2 mln zł (środki własne) zrealizowano zadania:

- modernizacja 2 pociągów sieciowych,
- naprawy główne 5 szt. lokomotyw spalinowych,
- modernizacja pozostałego taboru.

Zakup taboru

W 2009 r. na zakup taboru wydatковано w Grupie PKP kwotę 115,8 mln zł.

PKP CARGO – w kwocie 37,4 mln zł z leasingu na zadania:

- zakup węglarek samowyładowczych (80 szt.),
- zakup wagonów platform (25 szt.).

PKP LHS – w kwocie 0,1 mln zł ze środków własnych.

PKP Intercity – w kwocie 69,3 mln zł z kredytu EBI zaliczka na zakup 10 lokomotyw wielosystemowych Siemens.

PKP Energetyka – w kwocie 9 mln zł, z tego ze środków własnych (5,7 mln zł) i kredytu EBOiR (3,3 mln zł) na:

- zakup 2 pojazdów szynowo-drogowych SRS,
- zakup samonapędzonego pociągu sieciowego,
- zakup pojazdu do utrzymania sieci i oświetlenia.

Pozostałe inwestycje

Pozostałe inwestycje w Grupie PKP wyniosły 908,7 mln zł i związane były m.in. z modernizacją budynków, terminali kontenerowych, maszyn i urządzeń, wyposażeniem zaplecza, zakupem gruntów, wartości niematerialnych i prawnych oraz innych środków trwałych.

FINANSE

PKP CARGO rok 2009 zakończyło ze stratą netto w wysokości 497,5 mln zł. Osiągnięta strata to efekt niskiego poziomu przewozów (spadek pracy przewozowej o 22,8%, masy o 22,2% w porównaniu z 2008 r.), w wyniku którego spółka uzyskała niższe w porównaniu z rokiem poprzednim o 1 291,5 mln zł przychody ze sprzedaży. Spółka wdrożyła program naprawczy, który pozwolił na ograniczenie kosztów działalności operacyjnej o 23,8%. Należy jednak zauważyć, że przeprowadzona w ramach ww. programu restrukturyzacja zatrudnienia, obciążając pozostałe koszty operacyjne kwotą 252,4 mln zł, istotnie wpłynęła na uzyskanie wyniku netto niższego o 318,8 mln zł od osiągniętego w 2008 r.

PKP Energetyka incurred the amount of PLN 8,2 million from its own resources for the projects:

- modernisation of two grid repair trains,
- major repairs of 5 diesel locomotives,
- modernisation of other rolling stock.

Purchase of rolling stock

In 2009, the PKP Group spent PLN 115,8 million purchasing rolling stock.

PKP CARGO spent PLN 37,4 million from leasing on:

- purchase of dump wagons (80 units),
- purchase of flat wagons (25 pcs).

PKP LHS spent PLN 0,1 million from its own resources.

PKP Intercity spent PLN 69,3 million of advance from the EIB loan for the purchase of 10 Siemens multisystem locomotives.

PKP Energetyka spent PLN 9 million, PLN 5,7 million from their own funds and PLN 3,3 million the EBRD loan to:

- purchase two SRS railroad vehicles,
- purchase self-propelled grid repair trains,
- purchase a vehicle to maintain the network and lighting.

Other investment

Other investment in the PKP Group amounted to PLN 908,7 million and were allocated to the modernisation of buildings, container terminals, equipment and machinery, fitting of the facilities, purchase of land, intangible assets and other fixed assets.

FINANCE

PKP CARGO ended the year 2009 with a net loss of PLN 497,5 million. This loss is the result of low levels of transport executed (a decrease in transport performance by 22,8%, volume by 22,2% compared to 2008), which led to the company obtaining revenues lower by PLN 1 291,5 million compared to the previous year. The Company has implemented a recovery programme, which has helped to reduce its operating costs by 23,8%. The employment restructuring conducted within the aforementioned programme imposed other operating costs of PLN 252,4 million, it significantly contributed to obtaining a lower net result by PLN 318,8 million of the one achieved in 2008.


SKONSOLIDOWANY RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT GRUPY PKP
CONSOLIDATED PROFIT AND LOSS STATEMENT OF THE PKP GROUP

	WYSZCZEGÓLNIENIE / SPECIFICATION	2008	2009
A	Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi Net revenues on sales and equivalent	9 624,4	9 675,7
B	Koszty działalności operacyjnej Operating activity costs	12 212,7	10 791,1
C	Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B) Profit (loss) on sales (A-B)	-2 588,3	-1 115,4
D	Zysk (strata) na działalności operacyjnej Profit (loss) on operating activity	1 242,8	-1 095,3
E	Zysk (strata) netto / Net profit (loss)	130,0	-673,7

Mln zł / PLN million

PKP LHS rok 2009 zakończyła zyskiem netto w wysokości 19,6 mln zł. Pogorszenie wyniku o 12,8% w stosunku do 2008 r. było efektem zmniejszenia przychodów ze sprzedaży usług przewozowych związanego z przewozem mniejszej ilości ładunków, przede wszystkim poprzez ograniczenia przez AcelorMittal Poland SA – głównego klienta spółki – przewozów rud żelaza. Podjęcie natychmiastowych działań redukujących ponoszone koszty, ograniczenie zakresu zadań remontowych i inwestycyjnych oraz działania marketingowe stabilizujące przewozy pozostałych ładunków pozwoliły spółce na zminimalizowanie skutków tego zjawiska.

PKP LHS the year 2009 ended with a net profit of PLN 19,6 million. There was deterioration of the results by 12,8% compared to 2008. This was a result of the reduction of revenues from the sale of transport services based on lower freight carriage, mainly by a reduction of the transport of iron ore for AcelorMittal Poland SA - the Company's main customer. Immediate measures were taken to reduce costs; limiting the scope of repair jobs and investment tasks, as well as marketing activities, to stabilize the transport of freight, and enable the Company to minimise the effects of this phenomenon.

WYNIK NETTO SPÓŁEK GRUPY PKP (WG SPRAWOZDAŃ JEDNOSTKOWYCH ZA 2009)
NET RESULT OF THE PKP GROUP COMPANIES (BY INDIVIDUAL REPORTS FOR 2009)

WYSZCZEGÓLNIENIE / SPECIFICATION	2008	2009	2009-2008
PKP SA	763,7	150,5	-613,3
PKP CARGO	-178,8	-497,5	-318,8
PKP LHS	19,6	17,1	-2,5
PKP Intercity	-6,5	-76,8	-70,3
PKP SKM	0,2	0,2	0,0
PKP Polskie Linie Kolejowe SA	-110,1	-351,9	-241,8
PKP Energetyka	-13,2	34,8	48,0
PKP Informatyka	1,4	-6,7	-8,1
Telekomunikacja Kolejowa	2,0	-35,2	-37,1

Mln zł / PLN million

Ludzie, to nas wyróżnia



PKP Intercity rok 2009 zamknęło stratą w wysokości 76,8 mln zł. Wpływ na działalność spółki miały głównie zdarzenia związane z dokonanymi jeszcze w 2008 r. zmianami organizacyjnymi wynikającymi z przejęcia od spółki Przewozy Regionalne majątku i pracowników związanych z prowadzeniem przewozów międzywojewódzkich, od PKP CARGO pracowników wraz z lokomotywami i zapleczem do ich obsługi oraz rzeczywista realizacja tych przewozów. Wzrostu o 68,1% kosztów działalności operacyjnej (w porównaniu z 2008 r.), nie zrekomensował związany ze zmianą skali działalności wzrost o 64% przychodów (w stosunku do 2008 r.) i otrzymane dofinansowanie budżetowe do przewozów międzywojewódzkich w kwocie 231,3 mln zł.

W wynikach spółki za 2009 r. odzwierciedlenie znalazł również spadek przychodów będący efektem kryzysu oraz wprowadzenia konkurencyjnej oferty pociągów InterRegio przez spółkę Przewozy Regionalne, których funkcjonowanie miało istotny wpływ na wysokość deficytu generowanego przez pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe, nie w pełni pokrytego w ramach środków otrzymanych z Ministerstwa Infrastruktury (niepokryty deficyt wyniósł 37,5 mln zł).

PKP SKM, mimo wykonania niższych przewozów (spadek przychodów przewozowych o 2,3 mln zł i dotacji przedmiotowej o 1,1 mln zł), uzyskała wynik dodatni (0,2 mln zł), na poziomie zbliżonym do uzyskanego w 2008 r. Wpływ na to miało otrzymanie wyższych o 3,7 mln zł środków samorządowych.

PKP Polskie Linie Kolejowe SA zakończyła rok 2009 stratą netto wynoszącą 351,9 mln zł. Wpływ na wynik spółki miały niższe niż uzyskane w 2008 r. przychody pozostałej działalności operacyjnej w związku z rozwiązaniem w 2008 r. odpisem aktualizującym należności od spółki Przewozy Regionalne. Ponadto, w 2009 r. odnotowano spadek przychodów z tytułu udostępniania linii, w związku z niższym poziomem pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez przewoźników, któremu w związku z charakterem prowadzonej działalności (PKP Polskie Linie Kolejowe SA jako podmiot zarządzający publiczną infrastrukturą kolejową nie jest ukierunkowany na osiąganie zysków) nie mogła towarzyszyć adekwatna redukcja kosztów. Spadek ten został częściowo zrekomensowany wyższymi o 596,7 mln zł niż otrzymane w 2008 r. środkami budżetowymi na remonty i utrzymanie.

PKP Intercity ended 2009 with a loss of PLN 76,8 million. The events of 2008 influenced the Company's operations, including changes made to the organisation that was a result of the acquisition of Przewozy Regionalne's assets and the employees necessary to conduct intervoivodeship transport; along with PKP CARGO's employees, together with locomotives and technical facilities, as well as the actual implementation of these transport services. An increase of costs by 68,1% (relative to 2008) in operating activity have not been compensated by the increase of revenues by 64% associated with the change in the scale of business (compared to 2008), nor by the budget funding of PLN 231,3 million received for intervoivodeship transport.

The Company's results for 2009 also reflect a decline in revenues, which was a result of the economic crisis and the introduction of competition from InterRegio trains by the company Przewozy Regionalne. This offer had a significant impact on the deficit generated by intervoivodeship and international trains, which was not fully covered under the funding received from the Ministry of Infrastructure (the deficit not covered amounted to PLN 37,5 million).

PKP SKM, despite the lower transport performance (transport revenues decreased by PLN 2,3 million and purpose subsidy by PLN 1,1 million), the company has achieved a positive result (PLN 0,2 million), closely matching the level of 2008. It was influenced by the receipt of local government funds higher by PLN 3,7 million.

PKP Polskie Linie Kolejowe SA has ended the year 2009 with a net loss of PLN 351,9 million. There were lower revenues on other operating activity than those obtained in 2008, due to the release of provision for bad debts from Przewozy Regionalne. Moreover, in 2009 revenues from access to lines have decreased due to the lower level of operational work carried out by the carriers. This fact could not be accompanied by a proportionate reduction in costs, because of the nature of PKP Polskie Linie Kolejowe SA's business activities (PKP Polskie Linie Kolejowe SA as a manager of public railway infrastructure is not aimed at generating profit). This decrease was partially covered by budget funds for repairs and maintenance higher by PLN 596,7 million than in 2008.

PEOPLE, THAT'S WHAT MAKES US STAND OUT

PKP Energetyka wypracowała zys netto w wysokości 34,8 mln zł. Znaczna poprawa wyniku w porównaniu do 2008 r., mimo straty poniesionej na pozostałej działalności operacyjnej w związku dokonaniem odpisu aktualizującego należności od Przewozy Regionalne na kwotę 56 mln zł, była efektem wyższej dynamiki wzrostu przychodów ze sprzedaży niż dynamiki wzrostu kosztów działalności operacyjnej (czego rezultatem jest zysk na sprzedaży w wysokości 82,8 mln zł) oraz dodatniego wyniku na działalności finansowej w związku z aktualizacją wartości inwestycji (zysk 21,9 mln zł).

PKP Informatyka rok 2009 zakończyła stratą w wysokości 6,7 mln zł. Pogorszenie wyniku w porównaniu do 2008 r. to rezultat nierentownej działalności podstawowej. Pomimo spadku przychodów ze sprzedaży (o 2,6 mln zł), nastąpił wzrost kosztów operacyjnych (o 6,8 mln zł), szczególnie w pozycjach: zużycie materiałów i energii (2,8 mln zł – zakup materiałów do terminali mobilnych w związku z realizacją umowy z PKP Intercity) oraz usługi obce (7,2 mln zł – koszty wznowienia licencji i asysty technicznej).

Telekomunikacja Kolejowa w 2009 r. uzyskała stratę netto w wysokości 35,2 mln zł. Ujemny wynik, gorszy od uzyskanego w 2008 r., to następstwo odnotowanego już w końcu 2008 r. osłabienia trendu wzrostu przychodów, będącego skutkiem trwającego spowolnienia gospodarczego i związanego z tym ograniczenia zamówień ze strony kontrahentów oraz obniżenia stawek MTR (tj. opłat, jakie płaci operator telefoniczny sieci, z której jest wykonywane połączenie operatorowi innej sieci, w której to połączenie jest kończone). Spółka nie była w stanie równie dynamicznie obniżyć kosztów działalności operacyjnej, stąd wynik na sprzedaży był gorszy niż w 2008 r. o 12,7 mln zł. Ponadto znaczący wpływ na wynik spółki wywarło utworzenie tzw. rezerwy restrukturyzacyjnej w kwocie 17,4 mln zł na poczet finansowania dalszej restrukturyzacji zatrudnienia.

PKP Energetyka gained a net profit of PLN 34,8 million. It is a significant improvement in results compared to 2008, despite the loss of PLN 56 million suffered on other operating activity based on the release of the provision for bad debts from Przewozy Regionalne. This improvement was the effect of a higher growth of revenues on sales than of operating activity costs (which resulted in a profit on sales of PLN 82,8 million), and a positive result on financial operations based on the revaluation of investments (profit of PLN 21,9 million).

PKP Informatyka ended the year 2009 with a loss of PLN 6,7 million. The deterioration of results compared to 2008 was the outcome of a non-profitable core business. In addition to the decrease in revenues from sales (by PLN 2,6 million), operating costs have increased (by PLN 6,8 million), particularly on consumption of materials and energy (PLN 2,8 million, the purchase of materials for mobile terminals related to the implementation of the agreement with PKP Intercity) and external services (PLN 7,2 million - the cost of licence renewal and technical support).

Telekomunikacja Kolejowa made a net loss of PLN 35,2 million in 2009. The negative results were worse than in 2008 and were the outcome of a trend of weakening in the growth of revenues already recorded at the end of 2008, arising from the ongoing economic slowdown and the associated reduction of orders from customers and lower MTR (i.e. fees paid by telephone network operators where the call terminates with another network operator). The company was not able to dynamically reduce operating costs, hence the results on sales were worse than in 2008 by PLN 12,7 million. In addition the establishment of a restructuring reserve of PLN 17,4 million towards funding further restructuring of employment had a significant effect on the Company's results.

