



2013
RAPORT ROCZNY
ANNUAL REPORT





2013 RAPORT ROCZNY

Szanowni Państwo,

rok 2013 był dla nas okresem dynamicznych zmian. W styczniu pierwszy tramwaj przejechał przez most Marii Skłodowskiej–Curie. W trzecim kwartale wraz z Zarządem Transportu Miejskiego ogłosiliśmy przetarg na kolejny odcinek trasy tramwajowej na Tarchomin (od trasy mostu Marii Skłodowskiej–Curie do pętli przy ul. Mehoffera). Ogłosiliśmy także przetargi: na budowę trasy tramwajowej wzdłuż ul. Powstańców Śląskich (odcinek ul. Radiowa–Górczewska) oraz przetarg na wykonanie dokumentacji projektowej na budowę zajezdni tramwajowej „Annopol”. Prowadzimy także prace na istniejących 4 Zakładach Realizacji Przewozów, mające na celu dostosowanie ich do obsługi nowego taboru.

Kontynuowaliśmy wymianę taboru. W listopadzie została zakończona dostawa 186 tramwajów typu 120Na Swing. Był to jeden z największych kontraktów na dostawy nowego taboru tramwajowego na świecie. Podpisaliśmy także umowę na zakup kolejnych 45 niskopodłogowych tramwajów dwukierunkowych oraz ogłosiliśmy przetarg na dostawę 30 tramwajów jednokierunkowych. Zakup nowego taboru, a także budowa tras tramwajowych w północnej części Warszawy, powodują konieczność inwestycji w zaplecze techniczne.

Podpisaliśmy również kolejną umowę o dofinansowanie z Unii Europejskiej dla projektu „Zakup tramwajów niskopodłogowych do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie”.

Jak co roku, angażowaliśmy się w wiele akcji i kampanii społecznych. W 2013 roku, wspólnie z wydawnictwem „M jak mama”, zainicjowaliśmy nową kampanię „Więcej życzliwości dla kobiet w ciąży”. Jej celem jest zwrócenie uwagi na potrzeby kobiet w ciąży podróżujących komunikacją miejską. W 2013 roku świętowaliśmy 105–lecie Warszawskiego Tramwaju Elektrycznego i 50–lecie Zakładu R4 „Żoliborz”. Z tej okazji przygotowaliśmy szereg atrakcji dla warszawiaków.

Krzysztof Karos, Joanna Baczevska, Wojciech Pęsik

Ladies and Gentlemen,

2013 was a period of dynamic change for us. In January, the first tram ran across the Maria Skłodowska-Curie bridge. In the third quarter, together with the Public Transport Authority, we announced a call for tenders for another section of the tram route to Tarchomin (to link the Maria Skłodowska-Curie bridge tram route to the terminus on ul. Mehoffera). We also announced the following calls for tenders: for construction of the tram route along ul. Powstańców Śląskich (section from ul. Radiowa to ul. Górczewska) and a call for tenders for preparation of the design documentation for construction of the "Annopol" tram depot. We are also carrying out work on the four existing Transport Operations Units, with a view to adapting them to operation with new rolling stock.

We are continuing to replace our rolling stock. In November, delivery for 186 type 120Na Swing trams was completed. This was one of the largest contracts for delivery of new tram rolling stock in the world. We also signed an agreement to purchase a further 45 bidirectional low-floor trams and announced a call for tenders for the delivery of 30 unidirectional trams. The purchase of new rolling stock, as well as the construction of tram routes in the northern part of Warsaw, are leading to a need for investment in technical support infrastructure.

We also signed a further agreement for a grant from the EU for the project *"Purchase of low-floor trams to serve the tram transport network in Warsaw"*.

As every year, we have also been closely involved in many social campaigns and initiatives. In 2013, together with the publishers of the monthly magazine "M jak mama" ["M for Mummy"], we launched a new campaign entitled *"Więcej życzliwości dla kobiet w ciąży"* ["More kindness to pregnant women"]. The aim of this campaign is to raise awareness about the needs of pregnant women using public transport. In 2013, we celebrated the 105th anniversary of the Warsaw Electric Tramway and the 50th anniversary of the opening of Unit R4 "Żoliborz". To mark the occasion, we organized a wide range of attractions for the residents of Warsaw.

Krzysztof Karos, Joanna Baczevska, Wojciech Pęsik

1. ORGANY I STRUKTURA ORGANIZACYJNA

Tramwaje Warszawskie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością jest spółką kapitałową, zarejestrowaną w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000145910, z siedzibą w Warszawie przy ul. Siedmiogrodzkiej 20. Jako spółka prawa handlowego, Tramwaje Warszawskie działają od 1 stycznia 2003 roku, kiedy to dokonano przekształcenia zakładu budżetowego m.st. Warszawy. Kapitał zakładowy Spółki wynosi 467 275 000 złotych i jest podzielony na 934 550 udziałów o wartości nominalnej 500 zł każdy. Właścicielem wszystkich udziałów jest Miasto Stołeczne Warszawa (struktura właścicielska nie uległa zmianie od 2003 roku).

Organami Spółki są:

- Zgromadzenie Wspólników,
- Rada Nadzorcza,
- Zarząd.

Organy Spółki i ich kompetencje określa Akt Założycielski jednoosobowej Spółki m.st. Warszawy z dnia 20 czerwca 2013 roku. Na dzień 31 grudnia 2013 roku, skład osobowy organów Spółki przedstawiał się następująco:

Rada Nadzorcza Spółki:

1. Pan Michał Stępniewski – Przewodniczący Rady Nadzorczej,
2. Pan Robert Kościelny – Członek Rady,
3. Pan Adam Struzik – Członek Rady,
4. Pan Andrzej Gierat – Członek Rady,
5. Pani Maria Górka – Członek Rady.

Zarząd Spółki:

1. Pan Krzysztof Karos – Prezes Zarządu,
2. Pani Joanna Baczevska – Członek Zarządu,
3. Pan Wojciech Pęsik – Członek Zarządu.

Z dniem 1 października 2013 roku Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. wprowadziły nowy Regulamin Organizacyjny Spółki.

1. CONTROLLING BODIES AND ORGANIZATIONAL STRUCTURE

Tramwaje Warszawskie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością is a limited liability company registered with the Regional Court for the City of Warsaw, XII Economic Department of the National Court Register under number 0000145910, having its registered office in Warsaw, at ul. Siedmiogrodzka 20. Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. has been operating as a company since January 1, 2003, when it was converted from a budgetary unit of the City of Warsaw. The Company's share capital is 467,275,000 PLN, and is divided into 934,550 shares, with a face value of 500 PLN each. All of the shares (100%) are owned by the City of Warsaw (ownership structure unchanged since 2003).

The controlling bodies of the Company are as follows:

- The General Meeting of Shareholders,
- The Supervisory Board,
- The Management Board.

The controlling bodies of the Company and their powers are laid down in the articles of association of the commercial company under sole proprietorship of the City of Warsaw dated June 20, 2013. As at December 31, 2013, the persons appointed to bodies of the Company were as follows:

Supervisory Board of the Company:

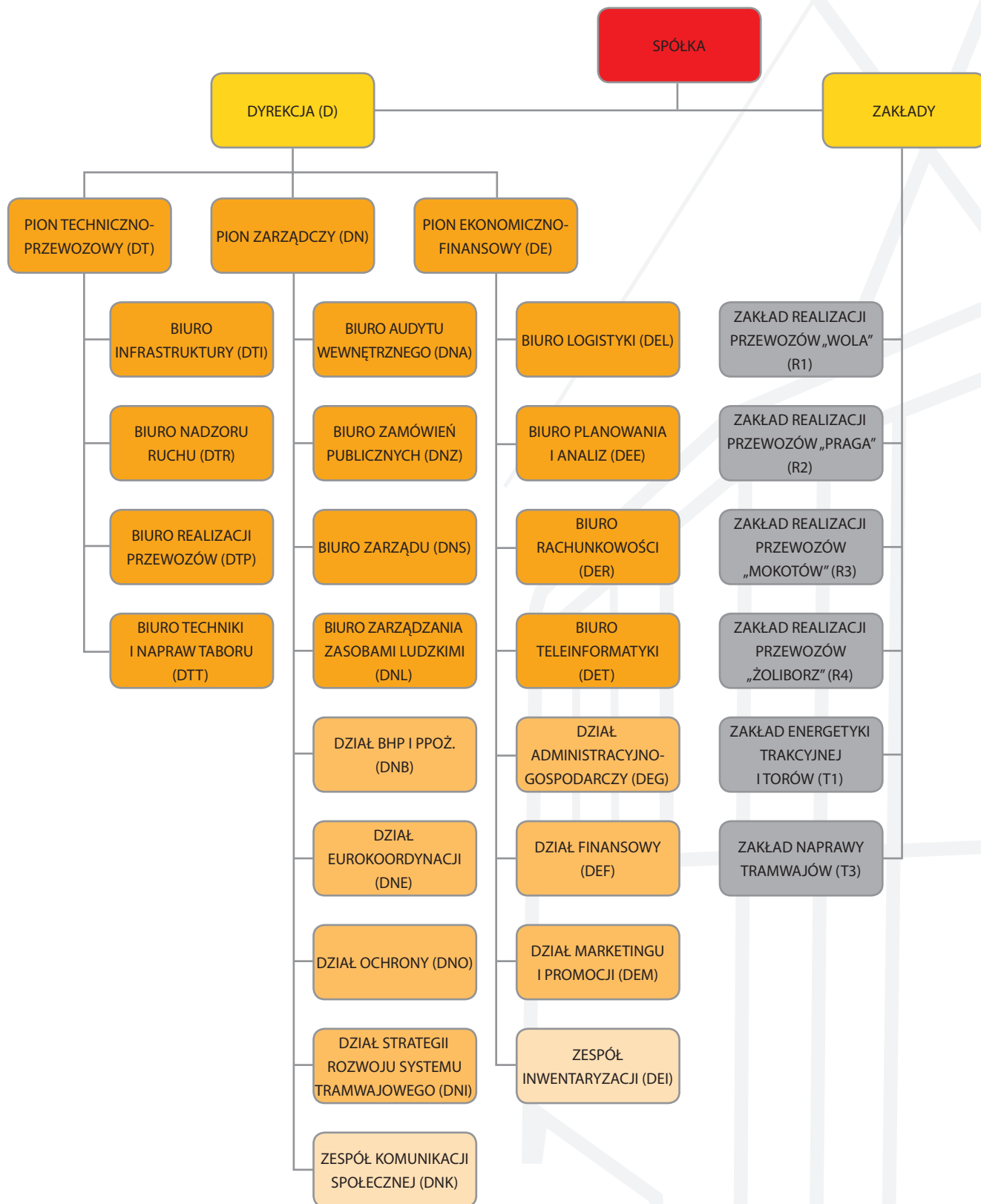
1. Mr. Michał Stępniewski – Chairman of the Supervisory Board,
2. Mr. Robert Kościelny – Member of the Supervisory Board,
3. Mr. Adam Struzik – Member of the Supervisory Board,
4. Mr. Andrzej Gierat – Member of the Supervisory Board,
5. Ms. Maria Górka – Member of the Supervisory Board.

Management Board of the Company:

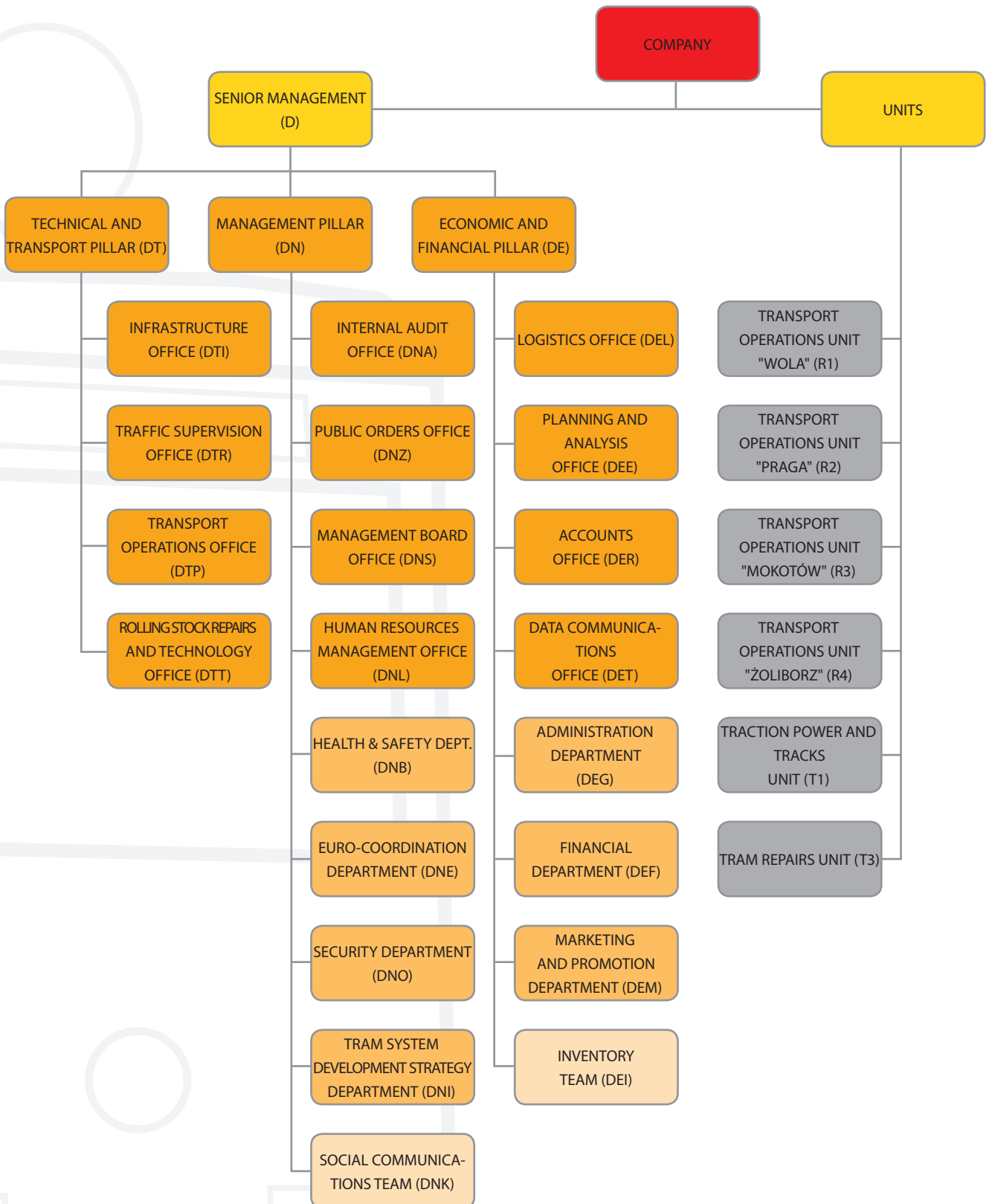
1. Mr. Krzysztof Karos – President of the Management Board,
2. Ms. Joanna Baczewska – Member of the Management Board,
3. Mr. Wojciech Pęsik – Member of the Management Board.

On October 1, 2013, Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. introduced new Organizational Rules for the Company.

Nową strukturę organizacyjną Spółki obrazuje schemat organizacyjny.



The new organizational structure of the company is shown in the organizational diagram below.



Jednostkami organizacyjnymi Spółki są:

1. Dyrekcja Spółki (D) będąca jednostką nadrzędną nad zakładami;
2. Zakłady Realizacji Przewozów (R):
 - R1 „Wola”,
 - R2 „Praga”,
 - R3 „Mokotów”,
 - R4 „Żoliborz”;
3. Zakład Energetyki Trakcyjnej i Torów (T1);
4. Zakład Naprawy Tramwajów (T3).

Komórki organizacyjne w Dyrekcji są zorganizowane w pionowy:

- zarządczy;
- techniczno–przewozowy;
- ekonomiczno–finansowy.

Komórki organizacyjne w zakładach są zorganizowane w pionowy:

- przewozów;
- organizacyjno–techniczny;
- techniczny.

The organizational units of the Company are as follows:

1. The Company's Senior Management (D) as the unit with overarching responsibility for the company's operational units;
2. Transport Operations Units (R):
 - R1 "Wola",
 - R2 "Praga",
 - R3 "Mokotów",
 - R4 "Żoliborz";
3. Traction Power and Tracks Unit (T1);
4. Tram Repairs Unit (T3).

The organizational units of the Company Management are organized in a pillars:

- management units;
- technical and transport units;
- economic and financial units.

The organizational units of the Company's operations are organized in a pillars:

- transport units;
- organizational and technical units;
- technical units.

2. PRZEDMIOT DZIAŁALNOŚCI I MISJA SPÓŁKI

2.1. Przedmiot działalności

Podstawowym przedmiotem działalności Spółki jest wykonywanie zadania własnego miasta stołecznego Warszawy, dotyczącego zaspokajania potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, tj. realizacji usług publicznych na zlecenie m. st. Warszawy w zakresie zbiorowego transportu pasażerskiego.

Tramwaje Warszawskie Sp. z o. o. uzyskuje przychody z tytułu zrealizowanych usług przewozów pasażerskich oraz działalności pozaprzewozowej. Z tych przychodów pokrywane są koszty związane z prowadzeniem działalności Spółki.

2.2. Misja i wizja Spółki

Misja Spółki wyrażona jest hasłem „*Tramwaje Warszawskie – przyjazne ludziom i miastu*”. Dążeniem Spółki jest systematyczne podwyższanie jakości świadczonych usług przewozowych, dostosowanych do wymagań i oczekiwań pasażerów. Spółka dokłada wszelkich starań, by przewozy tramwajami były realizowane w sposób odpowiedzialny ekonomicznie, społecznie i środowiskowo, zapewniając pasażerom komfort podróży nieodbiegający poziomem od przewozów świadczonych przez metropolie europejskie i światowe. Za najwyższe wartości uznajemy zdrowie i bezpieczeństwo pasażerów. Dbłość o wysoki poziom obsługi pasażerów, stałe podwyższanie jakości funkcjonowania komunikacji tramwajowej, a także korzystna atmosfera pracy, wpływają na efektywność działania oraz wizerunek Spółki. „Komunikacja tramwajowa nowoczesna, szybka i bezpieczna w całym mieście” to hasło będące wizją działalności Tramwajów Warszawskich Sp. z o.o. Dążeniem Spółki jest nowoczesna i komfortowa komunikacja tramwajowa, będąca konkurencją dla innych środków komunikacji – w szczególności dla samochodów osobowych. Cel ten jest zbieżny ze strategią m. st. Warszawy, która zakłada priorytet dla komunikacji szynowej oraz budowy i modernizację tras tramwajowych. Spółka dokonała już wymiany ok. 40% taboru, obniżając jego średni wiek z 20 do 16 lat.

2. PURPOSE OF BUSINESS ACTIVITY AND COMPANY MISSION

2.1. Purpose of business activity

The core activity of the Company is to perform the task of the City of Warsaw of meeting the needs of its residents for local public transport services, in other words providing public services on behalf of the City of Warsaw in the area of public passenger tram transportation.

Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. generates its revenues from the provision of passenger transport services and non-transport activities. These revenues cover costs related to the carrying out of the Company's business activity.

2.2. Company mission and vision

The Company's mission is expressed in its slogan *"Tramwaje Warszawskie – przyjazne ludziom i miastu"* ["Trams in Warsaw friendly to people and the city"]. The Company strives to systematically improve the quality of the transport services it provides, in line with the requirements and expectations of our passengers. The Company does everything within its power to ensure that tram transport services are provided in an economically, socially and environmentally responsible manner, guaranteeing that our passengers are able to travel in a level of comfort that is up to the standard of the public transport services provided in other large cities in Europe and throughout the world. We attach the highest importance to the health and safety of our passengers. A focus on a high standard of passenger service and continuous improvement in the quality of the running of tram transport services, as well as a favourable working atmosphere, help to increase efficiency and improve the Company's image. *Komunikacja tramwajowa nowoczesna, szybka i bezpieczna w całym mieście* ["Tram – the modern, fast and safe way to get around town"] is the slogan which expresses the business vision of Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. It is the Company's aim to provide modern and comfortable tram transport that is competitive with other means of transport, and with cars in particular. This goal is in line with the strategy of the City of Warsaw, which prioritizes rail-based transport, and the construction and modernization of tram routes. The Company has already replaced approx. 40% of its rolling stock, reducing its average age from 20 to 16 years.



Nowe tramwaje są wygodne, w pełni niskopodłogowe, ciche, przyjazne dla osób niepełnosprawnych, wyposażone w systemy: informacji liniowej, emisji reklam, biletomaty i monitoring, zapewniający bezpieczeństwo pasażerów. Stałe unowocześnianie taboru jest podstawą strategii firmy. Tramwaje Warszawskie inwestują w rozbudowę istniejących i budowę nowych tras tramwajowych do powstających osiedli mieszkaniowych, aby w jak największym stopniu zaspokajać wymagania i potrzeby pasażerów. Przystanki sukcesywnie wyposażane są w elektroniczne tablice Systemu Informacji Pasażerskiej.

3. EKSPLOATACJA

3.1. Eksploatacja taboru

W styczniu 2013 roku została uruchomiona linia tramwajowa na moście Marii Skłodowskiej-Curie, obsługiwana wagonami dwukierunkowymi typu 120Na DUO. Jednocześnie, Spółka osiągnęła w tym czasie kolejny rekord w ilości pociągów tramwajowych w ruchu, tj. 409 tramwajów w składach dwuwagonowych, trójwagonowych oraz pojedynczych - jedno- i wieloczlonych.

W 2013 roku Spółka zakończyła kolejny etap unowocześniania swojego taboru. W listopadzie producent tramwajów PESA Bydgoszcz SA dostarczył Spółce ostatni z tzw. kontraktu stulecia, 186. tramwaj typu 120Na SWING. Tramwaj ten otrzymał numer taborowy 3295. Z okazji dostarczenia wszystkich tramwajów z kontraktu, odbył się specjalny, uroczysty przejazd 186. Swinga po warszawskich torach, w którym uczestniczyli, m.in.: najwyższe władze stolicy oraz przedstawiciele Zarządów Tramwajów Warszawskich i PESY Bydgoszcz SA.

The new trams are comfortable, fully low-floor, quiet, friendly to disabled people, and equipped with line information and advertisement display systems, ticket vending machines and monitoring, for the safety of passengers. The constant modernization of its rolling stock is one of the fundamental principles of the company's strategy. Tramwaje Warszawskie is investing in the extension of existing routes, as well as in the construction of new tram routes to developing residential estates, to meet the requirements and needs of its passengers as best as possible. Tram stops are being progressively equipped with electronic Passenger Information System display panels.

3. OPERATIONS

3.1. Operation of rolling stock

In January 2013, services started to run on the tram line on the Maria Skłodowska-Curie bridge, served by bidirectional type 120Na DUO trams. At the same time, The Company set another record for the number of trams in circulation, namely 409 trams in two-car, three-car and multi- or single-part one-car configurations.

In 2013, the Company completed the next step in the modernization of its rolling stock. In November, the tram manufacturer PESA Bydgoszcz SA supplied with the Company with the last of 186 type 120Na SWING trams to be delivered under its "contract of the century". The tram was assigned to rolling stock number 3295. To mark the occasion of completion of delivery of all the trams for the contract, the 186th Swing made a special, celebratory trip around the streets of Warsaw, with taking part in that event senior representatives of the authorities of the City of Warsaw, Warsaw Tramways and PESA Bydgoszcz SA.

After completion of the deliveries of new trams, the structure of the Company's operational rolling stock is shown in a tabel on p. no 16.

The purchase of the low-floor type Swing trams has led to a change in the image of trams in the city. The share of low-floor trams in daily passenger service rose to approx. 50% on working days and approx. 80% on Saturdays, Sundays and holidays.

After completion of the "contract of the century", the Company continues to pursue its process of the replacement of rolling stock. In March 2013, Tramwaje Warszawskie signed a contract with PESA Bydgoszcz SA for the supply of 45 new, low-floor, bidirectional type 128N Jazz Duo trams.

The trams are to be equipped with microprocessor control, passenger compartment air conditioning, an electronic line information system (including voice announcement system) and an advertisement display system.

Po zakończeniu dostaw nowych tramwajów struktura taboru eksploatacyjnego Spółki przedstawiała się następująco:

Zakład / Unit	Liczba pociągów wysokopodłogowych Number of high-floor trams	Liczba pociągów niskopodłogowych Number of low-floor trams
R1	91	14
R2	29	71
R3	70	75
R4	90	71
Razem / Total	280	231

Zakup niskopodłogowych Swingów przyczynił się do zmiany wizerunku tramwajów w stolicy. Udział niskopodłogowych tramwajów w codziennej realizacji zadań przewozowych wzrósł do ok. 50% w dzień powszedni i ok. 80% w soboty i święta.

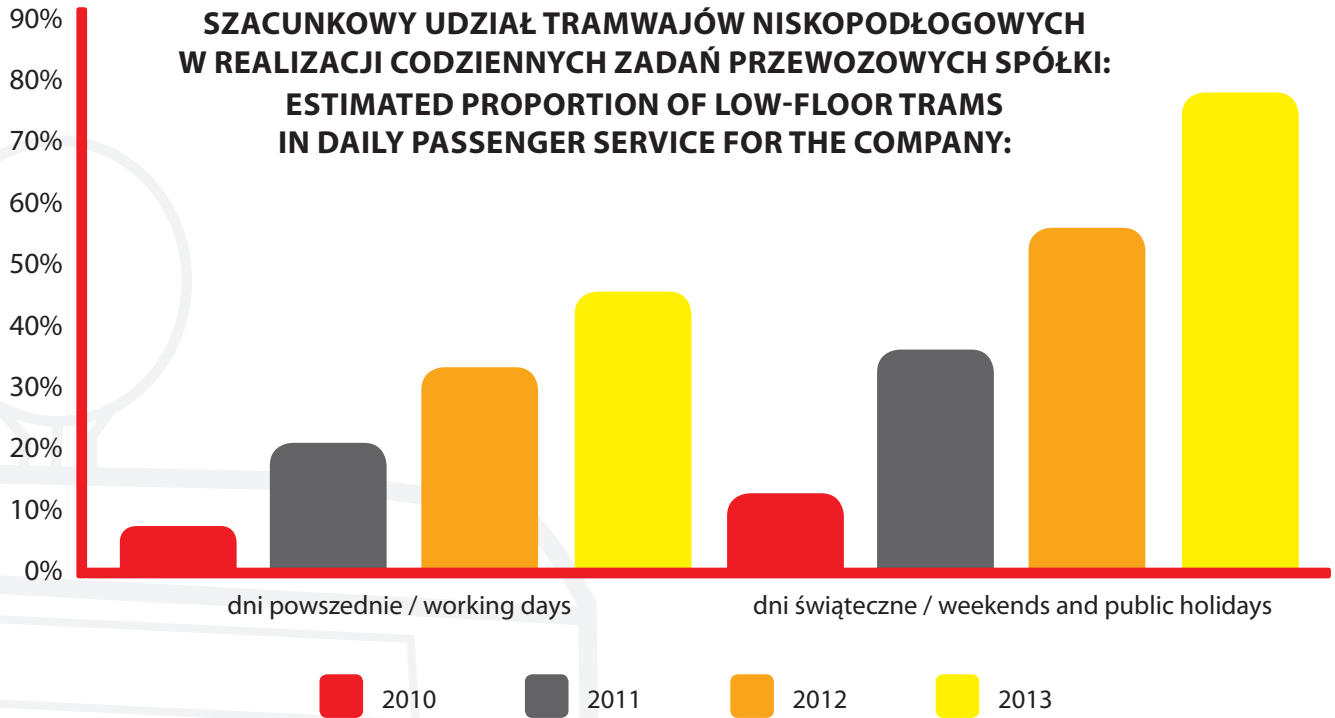
Po zakończeniu „kontraktu stulecia” Spółka kontynuuje proces wymiany taboru. W marcu 2013 roku Tramwaje Warszawskie podpisały z PESA Bydgoszcz SA umowę na dostawę 45 nowych, niskopodłogowych, dwukierunkowych tramwajów typu 128N Jazz Duo.



W pojazdach zastosowane zostało sterowanie mikroprocesorowe, klimatyzacja przedziału pasażerskiego, elektroniczny system informacji liniowej (w tym zapowiedzi głosowe), a także system emisji reklam. Dzięki tym zakupom Spółka będzie sukcesywnie wycofywała z eksploatacji najstarsze tramwaje typu 105Na wyprodukowane w latach 1984–1986.

Rok 2013 był także kolejnym okresem modernizacji infrastruktury zaplecza. W Zakładzie Realizacji Przewozów R4 „Żoliborz” oddano do eksploatacji nowo wybudowane tory odstawcze, mogące pomieścić 18 tramwajów typu 120Na Swing. Ponadto, wykonano remonty i rozbudowy kanałów rewizyjnych w Zakładach Realizacji Przewozów R1 „Wola” i R3 „Mokotów” oraz uruchomiono stacjonarne stanowisko do napełniania piasecznic tramwajowych w Zakładzie Realizacji Przewozów R2 „Praga”.

**SZACUNKOWY UDZIAŁ TRAMWAJÓW NISKOPODŁOGOWYCH
W REALIZACJI CODZIENNYCH ZADAŃ PRZEWOZOWYCH SPÓŁKI:
ESTIMATED PROPORTION OF LOW-FLOOR TRAMS
IN DAILY PASSENGER SERVICE FOR THE COMPANY:**



Thanks to this purchase made by the Company, it will be possible to gradually withdraw the oldest type 105Na trams, produced in the period from 1984 to 1986, from circulation.

2013 also was a new phase in the modernization of technical support infrastructure. At the Transport Operations Unit R4 "Żoliborz", newly-built sidings were put into operation, with the capacity to accommodate 18 type 120Na Swing trams. In addition, renovation and extension works were also completed on the inspection pits in the Transport Operations Unit R1 "Wola" and R3 "Mokotów" and stationary equipment for the filling of tram sanders was put into operation at the Transport Operations Unit R2 "Praga".



3.2. Zakład Naprawy Tramwajów

W 2013 roku zostały zrealizowane Naprawy Główne (NG) w 89 tramwajach.

Typ taboru / Type of rolling stock	Liczba NG / Number of major repairs (NG)
105Na	53
105N2k	12
105N2k/2000	24
SUMA / TOTAL	89

Spółka zdecydowała się na kontynuację, wprowadzonych w poprzednich latach, rozszerzonych napraw (NG III) z wykorzystaniem nowych technologii – wykonano je w 20 tramwajach typu 105Na.



Do naprawy głównej tramwajów z układem energoelektronicznym wprowadzono nowy zakres, polegający na wymianie tyrystorowego układu sterowania napędem na układ sterowania zrealizowany z użyciem tranzystorów. Z uwagi na wprowadzone zmiany, sześć zmodernizowanych tramwajów zostało oznaczonych jako 105Ni.

Oprócz napraw głównych tramwajów, Zakład Naprawy Tramwaju realizuje w Zakładach Realizacji Przewozów m.in. naprawy tramwajów zabytkowych, naprawy tramwajów po zderzeniach w ruchu czy obręczowaniu kół jezdnych w tramwajach typu 120N i 120Na (SWING).

Mając na uwadze ciągłe podnoszenie jakości napraw głównych, zakupiono i uruchomiono prasę dwustronną do demontażu i montażu zestawów kołowych typu CADE250TD firmy SOGEMA.

Urządzenie przeznaczone jest do zdejmowania i zakładania z/na osie zestawów kołowych.

3.2. Tram Repairs Unit

In 2013, major repairs were carried out on 89 trams.

The Company decided to continue its program of extensive repairs (NG III) introduced in previous years using new technology – such repairs were carried out on 20 type 105Na trams.



A new phase was introduced in the major repairs to trams with electrically-powered drive systems, which consisted of replacing thyristor-based drive control systems with transistor-based control systems. As a result of the changes made, six modernized trams received the type 105Ni designation. In addition to major tram repairs, the Tram Repairs Unit also carries out repairs on behalf of the Transport Operations Units, including repairs to historical trams, repairs to trams involved in traffic collisions or the fitting of wheel rims to type 120N and 120Na (SWING) trams.

Aware of the importance of continuously improving the quality of major repair works performed, a CADE250TD two-sided wheel set mounting/demounting press has been purchased from SOGEMA Engineering and put into operation.

The system is designed for removing and fitting sub-assemblies from/to wheel set axles.



3.3. Nadzór ruchu

W 2013 roku kontynuowano politykę unowocześniania sprzętu wykorzystywanego przez służby nadzoru ruchu do codziennych działań operacyjnych. Na potrzeby służby nadzoru ruchu zakupiono:

- **pięć nowych samochodów**, z napędem na cztery koła i podwyższonym zawieszeniem, ułatwiających instruktorom dojazd możliwie najbliżej miejsca zdarzenia, nawet w trudnych warunkach terenowych,
- **nowoczesny laserowy miernik prędkości**, który oferuje wysoką precyzję namiaru i dużą dokładność pomiaru obserwowanych tramwajów.





3.3. Traffic supervision

In 2013, the Company continued to pursue its policy of modernizing the equipment used by its traffic supervision services during the course of performing their daily operational duties. The following items of equipment were purchased to meet the needs of traffic supervision services:

- **five new vehicles**, with four-wheel drive and raised suspension, making it easier for instructors to drive up as close as possible to the scene of the accident, even over difficult terrain,
- **modern laser speed measurement equipment**, which makes it possible to target observed trams with a high degree of precision and measure their speed very accurately.

3.4. System Informacji Pasażerskiej

Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o., po zakończeniu eksploatacji nadzorowanej, dokonała odbioru i 30 stycznia 2013 roku rozpoczęła eksploatację Systemu Informacji Pasażerskiej (SIP) czasu rzeczywistego. Dostawcą SIP było konsorcjum firm: GMV Innovating Solutions Sp. z o.o. oraz Grupo Mecanica del Vuelo Sistemas SA.



Rozbudowa SIP obejmuje integrację 28 tablic zainstalowanych w Al. Jerozolimskich (odcinek pętla Banacha–Rondo Waszyngtona) oraz zainstalowanie 40 nowych tablic informacyjnych w ramach dwóch projektów:

- 1) „Modernizacja trasy tramwajowej W–Z (odc. Cm. Wolski – Dw. Wileński) wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych”;
- 2) „Modernizacja trasy tramwajowej Dworzec Wileński–Stadion Narodowy–Rondo Waszyngtona wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych”. Po zakończeniu prac związanych z budową centralnego odcinka II linii metra, zostaną zainstalowane 3 kolejne tablice.

Zaplanowaliśmy także rozbudowę SIP w ciągu następujących tras tramwajowych:

- al. Jana Pawła II,
- ul. Powstańców Śląskich,
- ul. Obozowej,
- trasa tramwajowa na Tarchomin oraz odcinek Dworzec Wileński–Żerań Wschodni.

3.4. Passenger Information System

After completion of the supervised phase of operation, Tramwaje Warszawskie Sp. z o. o. declared acceptance of its real-time passenger information system, (PIS), which went into operation on January 30, 2013. The supplier for PIS was a consortium consisting of: GMV Innovating Solutions Sp. z o.o. and Grupo Mecanica del Vuelo Sistemas SA.



Extension of the PIS network covers the integration of 28 display panels installed on Al. Jerozolimskie (Banacha terminus–Rondo Waszyngtona section) and the installation of 40 new information display panels as a part of two projects:

- 1) "Modernization of the W–Z tram route (Cm. Wolski – Dw. Wileński section) with the purchase of 30 low-floor trams";
- 2) "Modernization of the Dworzec Wileński–National Stadium–Rondo Waszyngtona tram route, with the purchase of 30 low-floor trams". After completion of works related to construction of the central section of metro line II, three further display panels will be installed.

We also planned the extension of PIS along the following tram routes:

- al. Jana Pawła II,
- ul. Powstańców Śląskich,
- ul. Obozowa,
- the tram route to Tarchomin and the section from Dworzec Wileński to Żerań Wschodni.

4. PROJEKTY SPÓŁKI TRAMWAJE WARSZAWSKIE DOFINANSOWANE ORAZ PLANOWANE DO DOFINANSOWANIA PRZEZ UNIĘ EUROPEJSKĄ



UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



4.1. Projekty współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko

Spółka Tramwaje Warszawskie podpisała w 2013 roku kolejną Umowę o dofinansowanie dla projektu pn.: „Zakup tramwajów niskopodłogowych do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie” i realizowała projekty, dla których Umowy o dofinansowanie zostały podpisane w latach ubiegłych.

„Modernizacja trasy tramwajowej Dworzec Wileński – Stadion Narodowy – Rondo Waszyngtona wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych”

Okres realizacji projektu zgodnie z zawartą Umową o dofinansowanie: 2009–2014

Całkowity koszt projektu zgodnie z zawartą Umową o dofinansowanie: 370,25 mln zł

Kwota dofinansowania zgodnie z zawartą Umową o dofinansowanie: 175,01 mln zł



Projekt obejmuje modernizację trasy tramwajowej w ciągu ul. Targowej i al. Zielenieckiej (odc. Dw. Wileński–rondo Waszyngtona) oraz zakup taboru tramwajowego (dla linii obsługujących Stadion Narodowy).

4. WARSAW TRAMWAYS PROJECTS FUNDED OR PLANNED TO BE FUNDED BY EU GRANTS



UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



4.1. Projects co-financed by the EU from the Cohesion Fund under the Operational Programme for Infrastructure and the Environment

In 2013, Tramwaje Warszawskie signed a further grant agreement for the project entitled: *“Purchase of low-floor trams to serve the tram transport network in Warsaw”* and carried out projects for which grant agreements had been signed in previous years.

“Modernization of the Dworzec Wileński – National Stadium – Rondo Waszyngtona tram route, with the purchase of 30 low-floor trams”

The period of execution of the project in accordance with the grant agreement: 2009–2014

The total cost of execution of the project in accordance with the grant agreement: 370.25 million PLN

The total amount of the grant in accordance with the grant agreement: 175.01 million PLN

The project covers the modernization of the tram route along ul. Targowa and al. Zieleniecka (section from Dw. Wileński to Rondo Waszyngtona) and the purchase of tram rolling stock (for the line serving the National Stadium).

W ramach projektu, do końca 2013 roku:

- zmodernizowano trasę tramwajową od węzła z ul. Kijowską (wraz z węzłem) do al. Waszyngtona;
- przebudowano podstację trakcyjną „Kawęczyńska” oraz przebudowano układ kablowy podstacji trakcyjnej „Zamoyskiego”;
- dostarczono 30 nowych tramwajów przegubowych, wieloczołowych, całkowicie niskopodłogowych, dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych;
- wykonano instalację elektronicznego Systemu Informacji Pasażerskiej.

Do ukończenia pozostała modernizacja trasy tramwajowej wzdłuż ul. Targowej na odcinku ul. Białostocka – ul. Kijowska, System Sterowania Ruchem oraz montaż tablic SIP na przystankach Ząbkowska 03, Ząbkowska 04, Kijowska 04, który nastąpi po zakończeniu prac przez wykonawcę centralnego odcinka II linii metra.

„Obsługa północnych obszarów Warszawy komunikacją tramwajową w związku z rozbudową sieci metra oraz zakupem taboru”

Okres realizacji projektu zgodnie z zawartą Umową o dofinansowanie: 2009–2015

Całkowity koszt projektu zgodnie z zawartą Umową o dofinansowanie: 770,10 mln zł

Kwota dofinansowania zgodnie z zawartą Umową o dofinansowanie: 366,35 mln zł

W ramach projektu, do końca 2013 roku:

- zmodernizowano podstację trakcyjną „Pstrowskiego” wraz z układem kablowym,
- wykonano sieć trakcyjną na trasie mostu Marii Skłodowskiej–Curie z podstacją trakcyjną „Obrazkowa”,
- przebudowano torowisko tramwajowe w ramach budowy II etapu trasy mostu Marii Skłodowskiej–Curie,
- dostarczono wszystkie 84 tramwaje niskopodłogowe do obsługi linii, których trasy częściowo lub w całości pokrywają się z modernizowanym i przebudowanym odcinkiem trasy tramwajowej.

Ponadto, w latach 2014–2015 przebudowany zostanie System Sterowania Ruchem w ul. Marymonckiej, zmodernizowana trasa tramwajowa Dworzec Wileński – Żerań Wschodni; zainstalowane również zostaną kolejne tablice Systemu Informacji Pasażerskiej.

As a part of the project, the following work had been carried out by the end of 2013:

- modernization of the tram route from the junction with ul. Kijowska (together with the junction) to al. Waszyngtona;
- reconstruction of the “Kaweczynska” traction substation and reconstruction of the cable system of the “Zamoyskiego” traction substation;
- delivery of 30 new articulated, multi-part, fully low-floor trams adapted to the needs of mobility-impaired passengers;
- installation of electronic Passenger Information System (PIS).

Work is still to be completed on modernization of the tram route along ul. Targowa on the section from ul. Białostocka to ul. Kijowska, on the Traffic Control System and on assembly of passenger information system display panels at the stops: Ząbkowska 03, Ząbkowska 04 and Kijowska 04. This work will be carried out after the completion of works by the contractor for the central section of metro line II.



“Provision of tram transportation in northern areas of Warsaw in connection with the extension of the metro and purchase of rolling stock”

The period of execution of the project in accordance with the Grant agreement: 2009–2015

The total cost of execution of the project in accordance with the Grant agreement: 770.10 million PLN

The total amount of the grant in accordance with the Grant agreement: 366.35 million PLN

As a part of the project, the following work had been carried out by the end of 2013:

- modernization of the “Pstrowskiego” traction substation together with its cable system,
- construction of the traction network on the Maria Skłodowska-Curie bridge route along with the “Obrazkowa” traction substation,

„Dostosowanie taboru Tramwajów Warszawskich do potrzeb osób niepełnosprawnych – zakup 60 tramwajów niskopodłogowych”

Okres realizacji projektu zgodnie z zawartą Umową o dofinansowanie: 2009–2013

Całkowity koszt projektu zgodnie z zawartą Umową o dofinansowanie: 477,34 mln zł

Kwota dofinansowania zgodnie z zawartą Umową o dofinansowanie: 229,28 mln zł

27 czerwca 2012 r. Spółka podpisała Umowę o dofinansowanie dla przedmiotowego projektu. Planowe zakończenie realizacji projektu nastąpiło 31 maja 2013 r., natomiast 11 października 2013 r. Spółka otrzymała ostatnią transzę dofinansowania, które wyniosło łącznie 229,24 mln zł.

Projekt obejmował dostawę 60 nowych tramwajów przegubowych, wieloczlonowych, całkowicie niskopodłogowych, dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych z napędem silnikami prądu przemiennego i sterowaniem mikroprocesorowym.



31 października 2013 r. została podpisana Umowa o dofinansowanie projektu pn.:

„Zakup tramwajów niskopodłogowych do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie”

Okres realizacji projektu zgodnie z zawartą Umową o dofinansowanie: 2009–2015

Całkowity koszt projektu zgodnie z zawartą Umową o dofinansowanie: 593,55 mln zł

Kwota dofinansowania zgodnie z zawartą Umową o dofinansowanie: 284,79 mln zł

- reconstruction of tram track as part of construction of stage II of the Maria Skłodowska-Curie bridge route,
- delivery of all 84 low-floor trams to serve lines, whose routes partially or fully overlap with the modernized and reconstructed section of tram route.

In addition, in 2014–2015, the Traffic Control System will be reconstructed on ul. Marymoncka, the Dworzec Wileński – Żerań Wschodni tram route will be modernized; and further passenger information system display panels will also be installed.

“Adjustment of the rolling stock of Tramwaje Warszawskie to the needs of mobility-impaired passengers – purchase of 60 low-floor trams”

The period of execution of the project in accordance with the grant agreement: 2009–2013

The total cost of execution of the project in accordance with the grant agreement: 477.34 million PLN

The total amount of the grant in accordance with the grant agreement: 229.28 million PLN

On June 27, 2012, the Company signed a grant agreement for the project concerned. The project was completed on schedule on May 31, 2013. On October 11, 2013, the Company received the final tranche of the grant, which amounted to 229.24 million PLN in total.

The project covered the supply of 60 new articulated, multi-part, fully low-floor trams adapted to the needs of mobility-impaired passengers, with AC drive motors and microprocessor control.

On October 31, 2013, the Company signed a grant agreement for the project entitled:

“Purchase of low-floor trams to run on the tram network in Warsaw”

The period of execution of the project in accordance with the grant agreement: 2009–2015

The total cost of execution of the project in accordance with the grant agreement: 593.55 million PLN

The total amount of the grant in accordance with the grant agreement: 284.79 million PLN

Projekt przewiduje:

- dostawę 45 tramwajów dwukierunkowych, jednoprzestrzennych, całkowicie niskopodłogowych (dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych) z napędem silnikami prądu przemiennego i sterowaniem mikroprocesorowym;
- dostarczenie 5 tramwajów typu 120Na, przegubowych, wieloczlonych, całkowicie niskopodłogowych z napędem silnikami prądu przemiennego i sterowaniem mikroprocesorowym (zadanie w pełni zrealizowane);
- zakup 30 tramwajów jednokierunkowych, całkowicie niskopodłogowych z napędem silnikami prądu przemiennego i sterowaniem mikroprocesorowym o maksymalnej długości 22 m.

Wszystkie tramwaje zostaną wykonane z uwzględnieniem europejskich norm, określających wymagania wytrzymałościowe i zderzeniowe dla pojazdów szynowych. Będą wyposażone w urządzenia klimatyzacyjne kabiny pasażerskiej i motorniczego, a także w system monitoringu oraz system wizualnej i fonicznej informacji pasażerskiej, jak również w wyciszony układ napędowy i jezdny, stosowany już standardowo w produkowanych obecnie pojazdach szynowych komunikacji miejskiej, zapewniający zwiększony komfort podróżowania wewnątrz oraz zmniejszoną emisję hałasu na zewnątrz.

4.2. Projekty planowane do dofinansowania przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko

„Dostosowanie infrastruktury tramwajowej w Warszawie do potrzeb związanych z eksploatacją tramwajów niskopodłogowych”

W październiku 2012 roku na Listę Rezerwową Projektów Indywidualnych w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko został wpisany nowy projekt Spółki pn.: „Dostosowanie infrastruktury tramwajowej w Warszawie do potrzeb związanych z eksploatacją tramwajów niskopodłogowych”.

Wniosek o dofinansowanie został złożony 24 kwietnia 2013 r.

Projekt obejmuje modernizację trasy tramwajowej w ciągu ul. Obozowej (wraz z modernizacją układu kablowego podstacji trakcyjnej „Obozowa”) oraz części trasy Piaski–Kielecka, obejmującej skrzyżowanie al. Niepodległości/Nowowiejska, skrzyżowanie Chałubińskiego/Al. Jerozolimskie oraz odcinek al. Jana Pawła II od ronda ONZ do ul. Elektoralnej. Na trasach tych zastosowane zostaną nowoczesne rozwiązania w zakresie konstrukcji torowiska (w tym torowiska bezpodsytkowe oraz z zabudową trawiastą) i przystanków (w tym poszerzenie i podwyższenie istniejących peronów, a na ul. Obozowej – budowa peronów połączona z optymalizacją lokalizacji przystanków). Przebudowana zostanie także

The project envisages:

- the supply of 45 bidirectional, single-compartment, fully low-floor trams (adapted to the needs of mobility-impaired passengers) with AC drive motors and microprocessor control;
- the delivery of 5 articulated, multi-part, fully low-floor type 120Na trams, with AC drive motors and microprocessor control (task fully completed);
- the purchase of 30 unidirectional, fully low-floor trams, with AC drive motors and microprocessor control with a maximum length of 22 m.

All trams are to be manufactured in accordance with European standards determining structural and crashworthiness requirements for railway vehicles. They will be equipped with air conditioning systems in the passenger and driver compartments, as well as with a monitoring system and an audible and visual passenger information system, together with low noise drive system and low rolling noise, already adopted as a standard on all urban transport rail vehicles currently being produced, ensuring increased travelling comfort inside the vehicle and reduced noise emissions outside the vehicle.

4.2. Projects planned to be financed by the EU from the Cohesion Fund under the Operational Programme for Infrastructure and the Environment

“Adjustment of tram infrastructure in Warsaw to needs related to the operation of low-floor trams”

In October 2012, a new project of the Company was entered onto the Reserve List of Individual Projects under the Operational Programme, Infrastructure and Environment, entitled: *“Adjustment of tram infrastructure in Warsaw to needs related to the operation of low-floor trams”*.

A grant application was submitted on April 24, 2013.

The project covers the modernization of the tram route along ul. Obozowa (together with the modernization of the cable system of the “Obozowa” traction substation) and parts of the Piaski-Kielecka route, including the al. Niepodległości/Nowowiejska intersection, the Chałubińskiego/Al. Jerozolimskie intersection, and the section of al. Jana Pawła II from rondo ONZ to ul. Elektoralna. On these routes, modern solutions will be applied in terms of the construction of track (including slab track and green track) and stops (including the widening and raising of existing platforms, and on ul. Obozowa – the construction of platforms combined with optimization of platform locations). The “Koło” terminus will also be reconstructed. Priorities for trams will be introduced on the modernized routes. In addition, the project covers the modernization of 12 traction substations including cable systems and/or equipment.

pętla „Koło”. Na modernizowanych trasach wprowadzone zostaną priorytety dla tramwajów. Ponadto, projekt obejmuje modernizację 12 podstacji trakcyjnych obejmującą układy kablowe i/lub urządzenia.

„Budowa trasy tramwajowej w ciągu ul. Powstańców Śląskich oraz modernizacja zaplecza wraz z wymianą sprzętu w Zakładach Eksploatacji Tramwajów i Zakładzie Naprawy Tramwajów”

Dnia 23 października 2013 r. została zawarta umowa dotycząca przygotowania projektu indywidualnego.

Projekt obejmuje budowę nowego torowiska tramwajowego w ciągu ul. Powstańców Śląskich (odcinek ul. Górczewska – ul. Radiowa). Na trasie tej zastosowane zostaną nowoczesne rozwiązania w zakresie konstrukcji torowiska (w tym torowisko bezpodsypankowe oraz z zabudową trawiastą), a także przystanków (wyposażone będą w pochylnie ułatwiające wejście na płaszczyznę przystankową z poziomu ulicy, pasy ostrzegawcze oddzielające krawędź peronu od płaszczyzny przystanku, wyczuwalne przez osoby niewidzące). Na nowo wybudowanej trasie wprowadzony zostanie częściowy priorytet dla tramwajów. Ponadto, projekt obejmuje modernizację obiektu oraz wymianę sprzętu zaplecza technicznego, która umożliwi prawidłową obsługę i eksploatację tramwajów niskopodłogowych w Zakładach Realizacji Przewozów oraz w Zakładzie Naprawy Tramwajów.

Powyższe projekty mają charakter strategiczny ze względu na znaczną liczbę przewożonych pasażerów. Zwiększają także udział przyjaznego środowiska transportu publicznego w obsłudze mieszkańców warszawskiego obszaru metropolitalnego oraz przyczyniają się do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów.

W roku 2013 Spółka Tramwaje Warszawskie pozyskała 397,66 mln zł dofinansowania z Unii Europejskiej, ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

“Construction of a tram route along ul. Powstańców Śląskich and modernization of technical support infrastructure with replacement of equipment in the Tram Operating Units and the Tram Repairs Unit”

On October 23, 2013, an agreement concerning the preparation of an individual project was signed.

The project covers the construction of new tram track along ul. Powstańców Śląskich (section from ul. Górczewska to ul. Radiowa). On these routes, modern solutions will be applied in terms of the construction of track (including slab track and green track) and stops (which will be equipped with ramping facilitating access to the platform surface from street level, and warning strips, detectable by blind people, between the edge of the platform and the platform area). Priority for trams will be partially introduced on the newly constructed route. In addition, the project covers the modernization of premises and replacement of equipment for the technical support infrastructure, making it possible to service and operate low-floor trams correctly in the Transport Operations Units and in the Tram Repairs Unit.

The projects described above are of strategic importance to the company due to the significant number of passengers carried. They will increase the share of environmentally-friendly public transport at the disposal of residents of the metropolitan area of Warsaw and help to make Poland and its regions more attractive to investors.

In 2013, Tramwaje Warszawskie obtained 397.66 million PLN of co-financing from the EU, from the Cohesion Fund under the Operational Programme for Infrastructure and the Environment.

5. INFRASTRUKTURA TRAMWAJOWA

Charakterystyka infrastruktury trakcji tramwajowej na dzień 31.12.2013 roku

Sieć trakcyjna

Długość ogółem	289,6 kmtp
w tym:	
płaska	78,2 kmtp
wielokrotna-łańcuchowa	211,4 kmtp
w tym:	
bez kompensacji	76,3 kmtp
półskompensowana	107,1 kmtp
skompensowana	28,0 kmtp
Liczba zwrotnic ogółem	753 szt.
w tym:	
ogrzewanych elektrycznie	700 szt.
sterowanych elektrycznie	191 szt.
Wyposażenie techniczne:	
liczba samochodów wieżowych	14 szt.
liczba wagonów montażowych	1 szt.
Liczba słupów trakcyjnych tramwajowych	7307 szt.

Układy zasilania

Liczba podstacji ze zdalnym sterowaniem	42 szt.
Moc całkowita podstacji	130,7 MW
Liczba zespołów prostownikowych	164 szt.
Liczba zasilaczy ogółem	353 szt.
w tym:	
jednokablowe	3 szt.
wielokablowe	350 szt.

Sieć kablowa

Długość kabli	997,9 km
w tym:	
zasilających	554,2 km
powrotnych	443,7 km
Liczba punktów ogółem	585 szt.
w tym:	
zasilających	353 szt.
powrotnych	232 szt.

Tory

Długość torów ogółem	275,9 kmtp
w tym:	
eksploatowanych przez ruch osobowy	242,6 kmtp
Długość torów w jezdni ogółem	50,9 kmtp
w tym:	
na podkładach drewnianych	14,1 kmtp
na podkładach betonowych	4,3 kmtp
na podbudowie betonowej	32,5 kmtp
Długość torów gospodarczych w zajezdniach	33,3 kmtp
w tym:	
na podkładach drewnianych	22,7 kmtp
na kanałach	6,4 kmtp
na podkładach betonowych	4,0 kmtp
na podbudowie betonowej	0,2 kmtp
Długość torów wydzielonych ogółem	191,7 kmtp
w tym:	
na podkładach drewnianych	60,9 kmtp
na podkładach betonowych	99,4 kmtp
na podbudowie betonowej	31,4 kmtp
w tym:	
zabudowa trawiasta	10,2 kmtp
Liczba zwrotnic	747 szt.
Liczba krzyżownic	1720 szt.
Naprawy główne ogółem	7,7 kmtp
w tym:	
Modernizacje torów zrealizowane przez Zakład T-1	5,0 kmtp
Liczba peronów tramwajowych	561 szt.
Liczba peronów tramwajowo-autobusowych	6 szt.

Instalacje potrzeb nietrakcyjnych

System Informacji Pasażerskiej	66 szt.
Oświetlenie Przystanków	12 szt.
Smarownice Torowe	6 szt.
Długość kabli	6,457 km

5. TRAM INFRASTRUCTURE

Characteristics of tram traction infrastructure as at 31/12/2013

Traction network

Total length	289.6 km of single track
of which:	
flat	78.2 km of single track
compound catenary	211.4 km of single track
of which:	
uncompensated	76.3 km of single track
semi-compensated	107.1 km of single track
compensated	28.0 km of single track
Total number of points	753 units
of which:	
electrically heated	700 units
electrically controlled	191 units
Technical equipment:	
number of vehicles with elevated work platforms	14 units
number of railway vehicles for catenary work	1 unit
Number of traction grid columns	7,307 units

Power supply system

Number of remote-controlled substations	42 units
Total power of substations	130.7 MW
Number of rectifier units	164 units
Total number of power supplies	353 units
of which:	
single-cable	3 units
multi-cable	350 units

Cable network

Length of cable	997.9 km
of which:	
supply cables	554.2 km
return cables	443.7 km
Total number of points	585 units
of which:	
feeder points	353 units
return points	232 units

Track

Total length of track	275.9 km of single track
of which:	
operated as track for passenger services	242.6 km of single track
Total length of track on road carriageways	50.9 km of single track
of which:	
on wooden sleepers	14.1 km of single track
on concrete sleepers	4.3 km of single track
on concrete beds	32.5 km of single track
Length of service track in depots	33.3 km of single track
of which:	
on wooden sleepers	22.7 km of single track
over service pits	6.4 km of single track
on concrete sleepers	4.0 km of single track
on concrete beds	0.2 km of single track
Total length of separated track	191.7 km of single track
of which:	
on wooden sleepers	60.9 km of single track
on concrete sleepers	99.4 km of single track
on concrete beds	31.4 km of single track
of which:	
green track	10.2 km of single track
Number of points	747 units
Number of crossings (point frogs)	1,720 units
Total major repair work	7.7 km of single track
of which:	
Modernization of track carried out by Unit T-1	5.0 km of single track
Number of tram platforms	561 units
Number of combined tram/bus platforms	6 units

Installations for non-traction needs

Passenger Information System	66 units
Lighting for stops	12 units
Track lubricators	6 units
Length of cable	6.457 km

6. INWESTYCJE

Na dzień 31.12.2013 r. wykonanie inwestycji wyniosło:

- 295 282 790,22 zł netto,
- 361 045 287,24 zł brutto.

W 2013 r. były realizowane strategiczne inwestycje związane z rozwojem komunikacji tramwajowej, w tym:

- 1) kontynuacja realizacji projektu pn.: „Modernizacja trasy tramwajowej W–Z od pętli Cmentarz Wolski do Dworca Wileńskiego wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych”;
- 2) kontynuacja realizacji projektu pn.: „Modernizacja trasy tramwajowej Dworzec Wileński – Stadion Narodowy – Rondo Waszyngtona”;
- 3) przygotowania do realizacji projektu pn.: „Budowa trasy tramwajowej w ciągu ul. Powstańców Śląskich oraz modernizacja zaplecza wraz z wymianą sprzętu w Zakładach Eksploatacji Tramwajów i Zakładzie Naprawy Tramwajów”;
- 4) kontynuacja realizacji projektu pn.: „Modernizacja trasy tramwajowej w al. Jana Pawła II (odc. pętla Piaski - pętla Kielecka)”;
- 5) kontynuacja realizacji projektu pn.: „Obsługa północnych obszarów Warszawy komunikacją tramwajową w związku z rozbudową sieci metra oraz zakupem taboru”.

Realizowane rozbudowy i modernizacje mają na celu dążenie do podniesienia komfortu podróżowania, poprawę bezpieczeństwa oraz szybszego i łatwiejszego dojazdu pasażerów do celu podróży.



6.1. Kontynuacja realizacji projektu pn.: „Modernizacja trasy tramwajowej W–Z od pętli Cmentarz Wolski do Dworca Wileńskiego”

Realizacja projektu została zakończona. Zainstalowano na przystankach, zaplanowany w ramach tego projektu, System Informacji Pasażerskiej. Na sfinansowanie tego projektu wydatkowano środki w wysokości 935 189,93 zł (netto).

6. INVESTMENT PROJECTS

On December 31, 2013, the total amount of investments made was:

- 295,282,790.22 million PLN (net),
- 361,045,287.24 PLN (gross).

In 2013, a number of strategic investment projects connected with the development of tram transportation were carried out, including:

- 1) continuation of work on the project: “Modernization of the W–Z tram route from the Cmentarz Wolski terminus to Dworzec Wileński with the purchase of 30 low-floor trams”;
- 2) continuation of work on the project: “Modernisation of the tram route Dworzec Wileński – National Stadium – Rondo Waszyngtona”;
- 3) preparations for work on the project: “Construction of a tram route along ul. Powstańców Śląskich and modernization of technical support infrastructure with replacement of equipment in the Tram Operating Units and the Tram Repairs Unit”;
- 4) continuation of work on the project: “Modernization of the tram route on Al. Jana Pawła II (section from Piaski terminus to Kielecka terminus)”;
- 5) continuation of work on the project: “Provision of tram transportation in northern areas of Warsaw in connection with the extension of the metro and purchase of rolling stock”.

The purpose of the extension and modernization work carried out is to increase comfort of travel, improve safety and ensure that passengers are able to arrive at their desired destination more quickly and more easily.

6.1. Continuation of work on the project: “Modernization of the W–Z tram route from the Cmentarz Wolski terminus to Dworzec Wileński”

Work on the project has been completed. As planned part of this project, a passenger information system (PIS) was installed at stops. For the financing of this project, funds have been expended to an amount of 935,189.93 PLN (net).

6.2. Kontynuacja realizacji projektu pn.: „Modernizacja trasy tramwajowej Dworzec Wileński – Stadion Narodowy – Rondo Waszyngtona wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych”

Projekt znajduje się w końcowej fazie wykonawstwa. Zaplanowane zakończenie realizacji przebudowy torowiska w ul. Targowej (odc. Kijowska–Dworzec Wileński) oraz wykonanie na tym odcinku Systemu Informacji Pasażerskiej nie zostały zrealizowane w całości ze względu na przesunięcie terminu zakończenia budowy II linii metra. Realizacja powyższego projektu będzie kontynuowana w 2014 r. Na sfinansowanie tego projektu w 2013 r. wydatkowano środki w wysokości 1 636 053,89 zł (netto).

6.3. Przygotowania do realizacji projektu pn.: „Budowa trasy tramwajowej w ciągu ul. Powstańców Śląskich oraz modernizacja zaplecza wraz z wymianą sprzętu w Zakładach Eksploatacji Tramwajów i Zakładzie Naprawy Tramwajów”

Głównym zadaniem, w ramach powyższego projektu, było „Zaprojektowanie i wybudowanie trasy tramwajowej w ul. Powstańców Śląskich na odc. od ul. Radiowej do ul. Górczewskiej”. W ramach zawartej umowy zrealizowano zakres dotyczący zaprojektowania i przebudowania podstacji trakcyjnej „Powstańców Śląskich”. Pozostały zakres umowy dotyczący budowy torów i sieci trakcyjnej, z uwagi na opóźnienie w opracowaniu dokumentacji projektowej i roszczenia Wykonawcy odnośnie zwiększenia wartości zamówienia, nie został zrealizowany. Zakończenie realizacji planowane jest na rok 2015.

Z uwagi na powiązanie z powyższą budową, nie zostały zrealizowane inne ważne zadania:

- „Przebudowa torowiska oraz budowa nowego toru na pętli os. Górczewska”,
- „Przebudowa torowiska tramwajowego na skrzyżowaniu ulic Połczyńska – Powstańców Śląskich”.

Na sfinansowanie tego projektu wydatkowano środki w wysokości 3 847 744,60 zł (netto).

6.4. Kontynuacja realizacji projektu pn.: „Modernizacja trasy tramwajowej w al. Jana Pawła II”

Do ważniejszych zadań zrealizowanych w ramach tego projektu należy zaliczyć:

- 1) przebudowę torowiska na skrzyżowaniu al. Jana Pawła II z Al. Jerozolimskimi;
- 2) przebudowę sieci trakcyjnej na odc. al. „Solidarności” – rondo ONZ;
- 3) przebudowę układu zasilania kabli do podstacji trakcyjnej „Niska”.

Planujemy wykonanie przebudowy układu zasilania kabli do podstacji „Pereca”, jednak z uwagi na koordynację prac z budową II linii metra, zadanie to nie mogło zostać zrealizowane. Zamierzamy także rozpocząć procedurę przetargową na wykonanie dokumentacji dla następujących odcinków (jednej dla wszystkich odcinków):

- al. „Solidarności” – ul. Stawki,
- węzeł al. Jana Pawła/Stawki oraz odcinek do węzła rondo Zgrupowania AK „Radosław”,
- pl. Grunwaldzki i przejazd Matysiaków,
- pl. Grunwaldzki – pętla „Piaski”.

Na realizację tego projektu zostały wydatkowane środki w wysokości 3 890 985,13 zł (netto).

6.2. Continuation of work on the project: “Modernization of the tram route Dw. Wileński – National Stadium – Rondo Waszyngtona with purchase of 30 low-floor trams”

The project is in the final phase of execution. Work on reconstruction of the track on ul. Targowa (section from ul. Kijowska to Dworzec Wileński) and on the passenger information system (PIS) for that section was not fully completed as initially planned due to postponement of the completion date for construction on metro line II. Work on the aforementioned project is to be continued in 2014. For the financing of this project in 2013, funds have been expended to an amount of 1,636,053.89 PLN (net).

6.3. Preparations for work on the project: “Construction of a tram route along ul. Powstańców Śląskich and modernization of technical support infrastructure with replacement of equipment in the Tram Operating Units and the Tram Repairs Unit”

The main task to be performed as part of the aforementioned project was *“Design and construction of a tram route on ul. Powstańców Śląskich on the section from ul. Radiowa to ul. Górczewska”*. Within the framework of the concluded agreement, work was completed for the scope of activities concerning design and reconstruction of the “Powstańców Śląskich” traction substation. The remaining scope of work to be performed concerning the construction of tracks and traction network was not carried out, due to delays in the preparation of design documentation and claims made by the Contractor relating to an increase in the value of the order. Completion of work on the project is planned for 2015.

Due to being related to aforementioned construction work, the following other important tasks were also not carried out:

- “Reconstruction of track and construction of new track at the os. Górczewska terminus”,
- “Reconstruction of tram track at the Połczyńska – Powstańców Śląskich intersection”.

For the financing of this project, funds have been expended to an amount of 3,847,744.60 PLN (net).

6.4. Continuation of work on the project: “Modernization of the tram route on Al. Jana Pawła II”

The most important tasks carried out as part of this project include:

- 1) reconstruction of tram track on the intersection of al. Jana Pawła II and Al. Jerozolimskie;
- 2) reconstruction of traction network on the section from al. “Solidarności” to rondo ONZ;
- 3) reconstruction of the cable supply system to the “Niska” traction substation.

We are planning to proceed with reconstruction of the cable supply system to the “Pereca” substation. However, it was not possible to carry out the task due to coordination with works on construction of metro line II. We are also planning to launch a call for tenders procedure for the preparation of design documentation for the following section (one set of documentation for all sections):

- al. “Solidarności” – ul. Stawki,
- al. Jana Pawła/Stawki junction and the section to the Rondo Zgrupowania AK “Radosław” junction,
- pl. Grunwaldzki and Matysiaków crossing,
- pl. Grunwaldzki – “Piaski” terminus.

For work carried out within this project, funds have been expended to an amount of 3,890,985.13 PLN (net)

6.5. Kontynuacja realizacji projektu pn.: „Obsługa północnych obszarów Warszawy komunikacją tramwajową w związku z rozbudową sieci metra oraz zakupem taboru”

Do największych zadań zrealizowanych w ramach tego projektu należy zaliczyć:

- 1) zakończenie realizacji budowy elementów infrastruktury trakcyjnej na moście Marii Skłodowskiej-Curie (dawniej most Północny) wraz ze stacją prostownikową „Obrazkowa”;
- 2) zakończenie realizacji budowy trasy tramwajowej na trasie mostu Marii Skłodowskiej-Curie (realizacja w ramach porozumienia z Zarządem Miejskich Inwestycji Drogowych).



Na realizację projektu zostały poniesione środki w wysokości 206 834 854,42 zł (netto).

6.6. Pozostałe modernizacje tras tramwajowych

W ramach środków zaplanowanych na modernizację tras tramwajowych do największych zrealizowanych zadań zaliczyć należy:

- 1) wykonanie modernizacji torowiska tramwajowego w ul. Popiełuszki (odc. pl. Grunwaldzki – ul. Słowackiego),
- 2) zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych związanych z modernizacją torowiska tramwajowego w Al. Jerozolimskich (odc. ul. Poznańska – ul. Parkingowa),
- 3) zakup i wbudowanie zwrotnicy sterowanej radiowo na pętli „Wilanowska”.

Na realizację modernizacji tras tramwajowych, poza projektami, zostały wydatkowane środki w wysokości 11 019 263,87 zł (netto).

6.5. Continuation of work on the project: “Provision of tram transportation in northern areas of Warsaw in connection with the extension of the metro and purchase of rolling stock”

The most important tasks carried out as part of this project include:

- 1) completion of work on construction of elements of traction infrastructure on the Maria Skłodowska-Curie bridge (formerly known as the Northern bridge) with “Obrazkowa” rectifier station;
- 2) completion of work on construction of the tram route on the Maria Skłodowska-Curie bridge route (carried out under an understanding with the City Road Developments Board).

For work carried out within the project, funds were expended to an amount of 206,834,854.42 PLN (net).

6.6. Other tram route modernization projects

The most important tasks carried out using funds planned for the modernization of tram routes include:

- 1) execution of modernization of the tram track on ul. Popiełuszki (pl. Grunwaldzki – ul. Słowackiego section),
- 2) design and execution of construction works relating to the modernization of the tram track on Al. Jerozolimskie (ul. Poznańska – ul. Parkingowa section),
- 3) purchase and installation of radio-controlled points system at the “Wilanowska” terminus.

For work on the modernization of tram routes, carried out outside the scope of projects, funds were expended to an amount of 11,019,263.87 PLN (net).

6.7. Modernizacje podstacji trakcyjnych i układów kablowych

W ramach środków zaplanowanych na modernizacje podstacji trakcyjnych i układów kablowych do największych zadań należy zaliczyć przebudowę układu zasilania kabli do podstacji trakcyjnej „Krucza”, którą zrealizowano w 60%. Zakończyliśmy również procedurę przetargową na budowę budynku podstacji trakcyjnej „Staniewicka”.



Przeprowadziliśmy także procedury przetargowe i zawarto umowy na:

- 1) wykonanie dokumentacji projektowej przebudowy budynku i modernizacji urządzeń podstacji trakcyjnej „Sokratesa” i „Włociańska”;
- 2) wykonanie dokumentacji projektowej przebudowy układu zasilania kabli do podstacji trakcyjnej „Woronicza”, „Włociańska”, „al. Lotników”.

Na realizację modernizacji podstacji trakcyjnych i układów kablowych w 2013 r. zostały wydatkowane środki w wysokości 1 303 989,34 zł (netto).

6.8. Modernizacje budynków i budowli

W ramach środków zaplanowanych na modernizacje budynków i budowli do największych zadań należy zaliczyć:

- 1) przebudowę peronów na hali nr II w ZRP „Wola”;
- 2) zaprojektowanie i wykonanie bram wjazdowo-wyjazdowych w hali na terenie ZRP „Wola”;
- 3) modernizację stanowiska do wymiany oleju w ZRP „Mokotów”;
- 4) wykonanie wentylacji mechanicznej szatni damskiej i męskiej w Zakładzie Naprawy Tramwajów;
- 5) wykonanie instalacji stacjonarnego stanowiska do napełniania piasecznic tramwajowych na terenie ZRP „Praga”.

6.7. Modernization of traction substations and cable systems

The most important tasks carried out using funds planned for the modernization of traction substations and cable systems include the reconstruction of the cable supply system to the "Krucza" traction substation, on which work was 60% completed. We also completed a call for tenders procedure for the construction of the "Staniewicka" traction substation building.

In addition, we conducted call for tenders procedures and signed agreements for:

- 1) preparation of design documentation for reconstruction of building and modernization of equipment at the "Sokratesa" and "Włociańska" traction substations;
- 2) preparation of design documentation for reconstruction of the cable supply system to the "Woronicza", "Włociańska" and "al. Lotników" traction substations.

For work carried out on the modernization of traction substations and cable systems in 2013, there were funds expended to an amount of 1,303,989.34 PLN (net).

6.8. Modernization of buildings and structures

The most important tasks carried out using funds planned for the modernization of buildings and structures include:

- 1) reconstruction of platforms in hall no. 2 at the "Wola" Transport Operations Unit;
- 2) design and execution of entrance/exit gate to the hall on the "Wola" Transport Operations Unit;
- 3) modernization of oil change station at the "Mokotów" Transport Operations Unit;
- 4) construction of mechanical ventilation system for women's and men's cloakrooms at the Tram Repairs Unit;
- 5) installation of stationary equipment for filling tram sanders on the "Praga" Transport Operations Unit.

Oprócz wyżej wymienionych zadań, zrealizowanych w 2013 r., przeprowadzono procedury przetargowe i rozpoczęto realizację innych dużych inwestycji:

- 1) przebudowę kanałów przeglądowych w ZRP „Mokotów”;
- 2) przebudowę kanałów i peronów w ZRP „Żoliborz”;
- 3) wykonanie dokumentacji projektowej na budowę myjni i lakierni wagonowej na terenie ZRP „Żoliborz”;
- 4) wykonanie osiatkowania ochronnego stanowisk do obsługi dachów wagonów w ZRP „Żoliborz”;
- 5) zakupu i montażu ekspedycji bezobsługowej na pętli „Piaski”;
- 6) rozbudowę miejsc postojowych w ZRP „Mokotów” (realizowana siłami własnymi).

W 2015 roku rozpocznie się budowa hali postojowej i zadaszania torów w ZRP „Żoliborz”. Na modernizację budynków i budowli poniesiono nakłady w wysokości 8 655 528,82 zł (netto).

Apart from the tasks mentioned above, call for tenders procedures were conducted for and work commenced on other major investments in 2013:

- 1) reconstruction of inspection pits at the "Mokotów" Transport Operations Unit (ZRP);
- 2) reconstruction of pits and platforms at the "Żoliborz" Transport Operations Unit (ZRP);
- 3) preparation of design documentation for the construction of a tram wash and paint shop on the "Żoliborz" Transport Operations Unit (ZRP) site;
- 4) construction of protective fencing for tram roof servicing positions at the "Żoliborz" Transport Operations Unit (ZRP);
- 5) purchase and installation of an automatic dispatch facility at the "Piaski" terminus;
- 6) extension of parking places at the "Mokotów" Transport Operations Unit (ZRP) (work carried out using own resources).

In 2015, work on construction and roof over tracks at the "Żoliborz" Transport Operations Unit will start. Expenditure on modernization of buildings and structures amounted to 8,655,528.82 PLN (net).

7. DZIAŁALNOŚĆ PROMOCYJNA I ZAANGAŻOWANIE SPOŁECZNE

Zgodnie z hasłem „Tramwaje Warszawskie przyjazne ludziom i miastu” Spółka podejmuje wiele inicjatyw na rzecz mieszkańców oraz bierze aktywny udział w życiu społeczno-kulturalnym Warszawy.

7.1. Jubileusz 105-lecia Warszawskiego Tramwaju Elektrycznego i 50-lecia Zakładu Eksploatacji Tramwajów „R4” Żoliborz

Z okazji jubileuszy: 105-lecia Warszawskiego Tramwaju Elektrycznego oraz 50-lecia Zakładu Eksploatacji Tramwajów R4 „Żoliborz” 18 maja 2013 roku Tramwaje Warszawskie zorganizowały Dzień Otwarty, który odbył się na zajezdni tramwajowej „Żoliborz” – największej zajezdni tramwajowej w Warszawie.

Z tej okazji dla zwiedzających zostały przygotowane atrakcje:

- wystawa taboru zabytkowego, nowoczesnego i pojazdów specjalnych;
- prezentacja tokarki podtorowej;
- galeria zdjęć z okazji 50-lecia zajezdni „Żoliborz” i 105-lecia Warszawskiego Tramwaju Elektrycznego;
- koncerty w Warszawskim Tramwaju Promocyjnym;
- stoisko promocyjne tramwajów (sprzedaż Monografii „Warszawskie Tramwaje Elektryczne”);
- gry i zabawy edukacyjne.



O godzinie 16:00 z zajezdni „Żoliborz” wyruszyły tramwaje zabytkowe i współczesne, które przemierzając ulice Warszawy, zakończyły kurs na pl. Narutowicza. Na okoliczność obu uroczystości została uruchomiona bezpłatna linia dowozowa na trasie Metro Młociny–Metro Marymont.

7.2. Kampanie społeczne dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym

W 2013 roku Spółka Tramwaje Warszawskie już po raz piąty zorganizowała kampanie społeczne na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym: „Bądźmy Razem Bezpieczni” i „Warszawska Linia Edukacyjna”.

7. PROMOTIONAL ACTIVITY AND SOCIAL RESPONSIBILITY

In accordance with its slogan *“Tramwaje Warszawskie przyjazne ludziom i miastu”* [“Tramwaje Warszawskie - friendly to people and the city”], the Company is engaged in numerous initiatives to benefit residents of the City of Warsaw and plays an active part in the social and cultural life of the city.

7.1. 105th anniversary of the Warsaw Electric Tramway and 50th anniversary of the “R4” Żoliborz Tram Operating Unit

To mark the 105th anniversary of the Warsaw Electric Tramway and 50th anniversary of the “R4” Żoliborz Tram Operating Unit, on May 18, 2013, Tramwaje Warszawskie organized an Open Day, held at the “Żoliborz” tram depot – the largest tram depot in Warsaw.

To celebrate the occasion, a range of attractions were organized for visitors:

- display of historic and modern rolling stock, as well as special vehicles;
- presentation of undertrack wheel lathe;
- photo gallery to mark the 50th anniversary of the Żoliborz Tram Depot and the 105th anniversary of the Warsaw Electric Tramway;
- concerts in the Warsaw Promotional Tram;
- tram promotion stand (selling the book entitled *“Warszawskie Tramwaje Elektryczne”* [The Warsaw Electric Tramway]);
- games and educational toys.

At 4:00 pm, vintage and modern trams left the “Żoliborz” depot on a tour of the streets of Warsaw, ending at pl. Narutowicza. To coincide with the celebration of both anniversaries, a free shuttle line was put into service on the Metro Młociny–Metro Marymont route.

7.2. Social campaigns concerning road safety

In 2013, Tramwaje Warszawskie organized the fifth editions of its social campaigns to improve road safety: “Let’s Be Safe Together” and “Warsaw Education Line”.

“Let’s Be Safe Together”

In 2013, the “Let’s Be Safe Together” campaign brought its message to an international audience for the first time. Guests from Polish and international institutions, including Switzerland, Germany, the Czech Republic and the United Kingdom, were invited to discuss road safety issues, mainly concerned with the question of how to prevent accidents the most effectively. Participants in the discussions emphasized at the same time that lack of care on the road is a problem on an international scale, which should be discussed as often as possible, so that everything can be done to ensure that accidents involving vehicles of all types are minimized. Safety picnics were organized as a part of the campaign,

„Bądźmy razem Bezpieczni”

W 2013 roku kampania „Bądźmy Razem Bezpieczni” po raz pierwszy dotarła także poza granice kraju. Zaproszeni goście z polskich oraz zagranicznych instytucji, m.in. ze Szwajcarii, Niemiec, Czech i Wielkiej Brytanii, omawiali kwestie bezpieczeństwa, które – w głównej mierze – poruszały zagadnienia dotyczące najbardziej efektywnego sposobu przeciwdziałania wypadkom. Uczestnicy podkreślili jednocześnie, że brak ostrożności na drodze to problem na skalę międzynarodową, o którym należy rozmawiać często, robiąc wszystko, by do minimum ograniczyć wypadki z udziałem wszelkiego rodzaju pojazdów. W ramach kampanii zostały zorganizowane pikniki bezpieczeństwa, w których przedstawiciele Spółki podejmowali działania, mające na celu uświadamianie warszawiaków o zagrożeniach w ruchu tramwajowym.



„Warszawska Linia Edukacyjna”

Na początku roku szkolnego 2013/2014 ruszyła V edycja Warszawskiej Linii Edukacyjnej, która zakończyła się 13 czerwca 2014 roku. W sumie odbyło się 60 lekcji, co oznacza, że w kampanii wzięło udział blisko 2 tysiące uczniów. W czasie konferencji otwierającej kampanię dzieci miały możliwość uczestniczenia w warsztatach z udzielania pierwszej pomocy, przeprowadzonych przez Warszawską Grupę Wysokościową S12. Na najmłodszych czekały zajęcia plastyczne, w czasie których otrzymali apteczki ratunkowe do udzielania pierwszej pomocy oraz wzięli udział w muzycznym spektaklu edukacyjnym „Bezpieczna droga do szkoły – koncert piosenek”. Podczas każdej lekcji w tramwaju dzieci zapoznawały się z zasadami bezpiecznej podróży oraz warsztatami z zakresu pierwszej pomocy, a także odbyły przejażdżkę zabytkowym wagonem.

at which representatives of the Company took action to raise awareness among residents of the City of Warsaw of tram traffic hazards.

“Warsaw Education Line”

The start of the 2013/2014 school year began of the fifth edition of the Warsaw Education Line, which ran until June 13, 2014. In total, over 60 lessons were given, meaning that nearly two thousand school children took part in. At the conference held to launch the campaign, children had the opportunity to take part in workshops on how to administer first aid, run by the *Warszawska Grupa Wysokościowa S12*. The youngest children had the chance to engage in some “hands-on” creative activities, at which first aid kits were handed out, and took part in an educational musical show “Getting to school safely - a singing concert”. At each lesson held in the tram, children were able to familiarize themselves with the rules of safe travel and take part in first aid workshops, whilst also taking advantage of going for a ride on the vintage tram.



7.3. Kampania społeczna „Więcej życzliwości dla kobiet w ciąży”

Chcąc zwrócić uwagę na sytuację kobiet ciężarnych w Polsce, które w przestrzeni publicznej często są niezauważane lub wręcz lekceważone, Tramwaje Warszawskie, wspólnie z wydawnictwem „M jak mama”, zorganizowały kampanię społeczną „Więcej życzliwości dla kobiet w ciąży”.

Kampanię społeczną rozpoczęła konferencja prasowa w Teatrze Kamienica w Warszawie. Podczas konferencji, która odbyła się 10 grudnia 2013 roku, miała miejsce debata na temat: „Dlaczego kobiety w ciąży potrzebują szczególnego traktowania w przestrzeni publicznej?“, w której udział wzięli: Marek Michalak – rzecznik praw dziecka, Anna Andrzejewska – pełnomocnik ministra sprawiedliwości ds. konstytucyjnych praw rodziny, Lidia Ułanowska w imieniu Marszałka Województwa Mazowieckiego, Karolina Malczyk – pełnomocnik prezydenta m.st. Warszawy ds. równego traktowania, dr n. med. Tomasz Maciejewski – dyrektor Instytutu Matki i Dziecka, dr n. med. Wojciech Puzyna – prezes Centrum Medycznego „Żelazna” Sp. z o.o., prof. dr hab. n. med. Bogdan Chazan – dyrektor Szpitala im. Świętej Rodziny, Sylwia Chutnik – prezes Fundacji MaMa. Debata została uzupełniona o reportaż przeprowadzony w listopadzie 2013 roku wśród kobiet w ciąży, które potwierdziły konieczność uwrażliwienia społeczeństwa na potrzeby ciężarnych, zwłaszcza podczas podróży komunikacją miejską.



Dodatkowo, Spółka Tramwaje Warszawskie uruchomiła mobilną strefę życzliwości w Warszawskim Tramwaju Promocyjnym, który 12 grudnia 2013 roku kursował po stolicy. W tramwaju na przyszłe mamy czekali specjaliści, którzy udzielali bezpłatnych porad z zakresu: psychologii (Fundacja MaMa), stomatologii (Fundacja Wiewiórki Julii), położnictwa (Enfamil). Można było także porozmawiać z lekarzami położnikami Centrum Medycznego „Żelazna” oraz Szpitala im. Świętej Rodziny.

Grafika kampanii, umieszczona na tramwajach, w centrach handlowych *Carrefour* oraz na monitorach LCD w tramwajach i autobusach, przypominała podróżującym komunikacją miejską o gestach życzliwości.

7.3. Social campaign for “More kindness to pregnant women”

Wanting to raise awareness about the situation of pregnant women in Poland, who are often overlooked or even ignored in public spaces, Tramwaje Warszawskie, in partnership with the publishers of the monthly magazine “M jak mama”, organized a social campaign entitled “More kindness to pregnant women”.

The social campaign was launched with a press conference held in the Teatr Kamienica in Warsaw. During the conference, which took place on December 10, 2013, a debate was held on the topic of: “*Why should pregnant women be given special treatment in public spaces?*”, in which the following people took part: Marek Michalak – Ombudsperson for Children of the Republic of Poland, Anna Andrzejewska – Representative of the Polish Minister of Justice for Constitutional Rights of the Family, Lidia Ułanowska speaking on behalf of the Marshal of Mazowieckie Voivodeship, Karolina Malczyk – Representative of the President of the City of Warsaw for Equal Treatment, dr n. med. Tomasz Maciejewski – Director of the Instytut Matki i Dziecka, dr n. med. Wojciech Puzyna – President of Centrum Medycznego “Żelazna” Sp. z o.o., prof. dr hab. n. med. Bogdan Chazan – Director, Szpital im. Świętej Rodziny, Sylwia Chutnik – President of the Fundacja MaMa [MaMa Foundation]. The debate was followed up by a report completed in November 2013 involving pregnant women, who confirmed the need to raise society’s awareness of the needs of pregnant women, especially when travelling on public transport.

In addition, Tramwaje Warszawskie set up a mobile “kindness zone” in the Warsaw Promotional Tram, which toured around the city on December 12, 2013. On board, mothers-to-be could have been given free advice from specialists in the following areas: psychology (Fundacja MaMa), dental health (Fundacja Wiewiórki Julii) and obstetrics (Enfamil). It was also possible to talk with obstetricians from the Centrum Medycznego “Żelazna” and the Szpital im. Świętej Rodziny.

A public information campaign, with posters on trams, in Carrefour shopping centres and displayed on LCD monitors in trams and buses, reminded users of public transport about the need to show gestures of kindness.

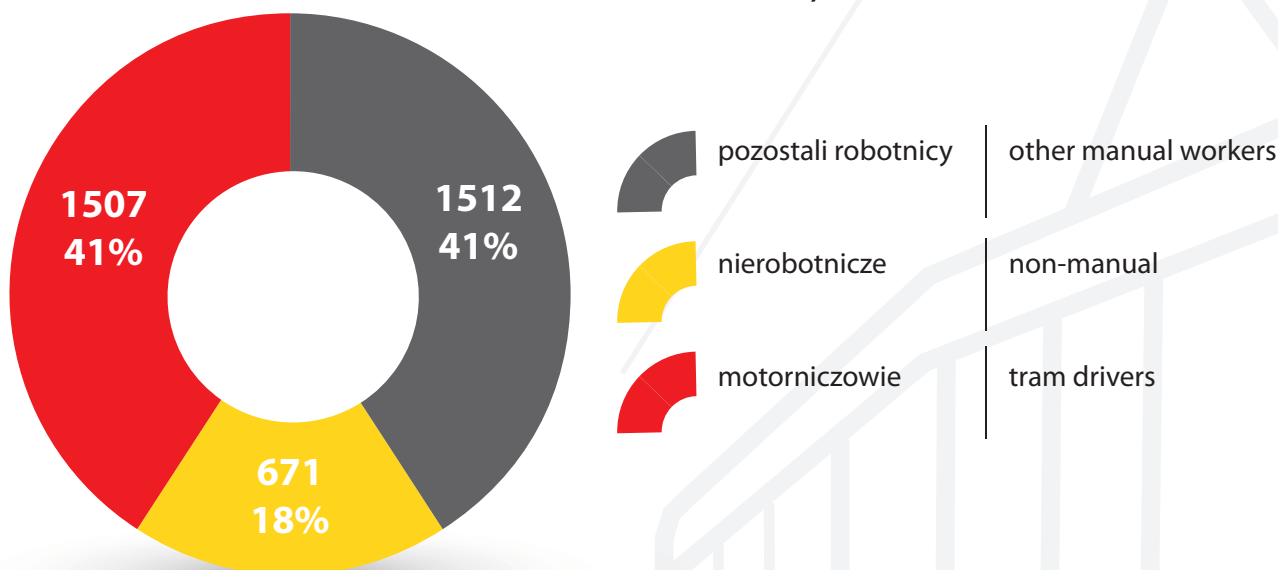


8. PRACOWNICY

8.1. Stan zatrudnienia

Na dzień 31 grudnia 2013 roku liczba pracowników zatrudnionych w Tramwajach Warszawskich Sp. z o.o. wyniosła 3690 osób.

**LICZBA PRACOWNIKÓW TW SP. Z O.O. W PODZIALE
NA GRUPY STANOWISKOWE – STAN NA 31.12.2013 R.
PERIOD OF WARSAW TRAMWAYS EMPLOYEES
BY GROUP – AS AT DECEMBER 31, 2013**



Na dzień 31 grudnia 2013 roku Spółka zatrudniała 782 kobiety, co stanowiło 21,19% ogółu zatrudnionych (w tym 329 osób na stanowisku motorniczego tramwaju, co stanowi 21,83% ogółu pracowników zatrudnionych na ww. stanowisku).

W porównaniu do roku 2012, w 2013 roku nastąpił:

- wzrost zatrudnienia o 2,13% w grupie stanowisk nierobotniczych (z 657 na koniec 2012 r. do 671 na koniec 2013 roku),
- spadek zatrudnienia w grupie motorniczych o 0,66% (z 1517 na koniec 2012 roku do 1507 na koniec 2013 roku),
- spadek zatrudnienia w grupie pracowników zaplecza o 0,33% (z 1517 na koniec 2012 roku do 1512 na koniec 2013 roku).

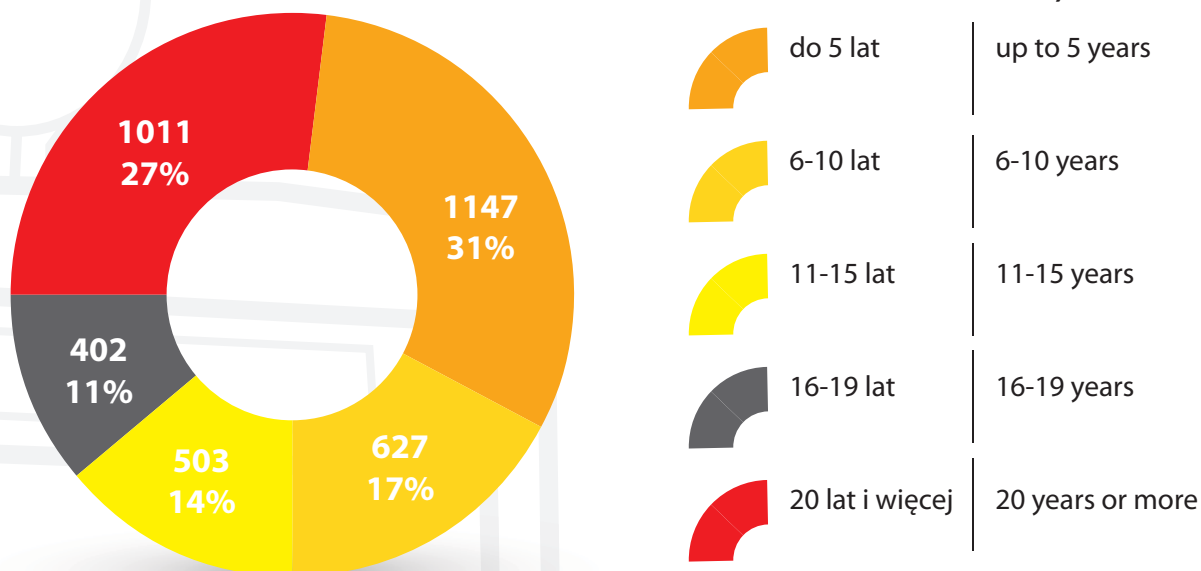
Ogółem nastąpił wzrost zatrudnienia o 0,16% w porównaniu do roku 2012 (stan na 31 grudnia 2012 roku – 3684, na 31 grudnia 2013 roku – 3690; różnica 6 osób).

8. EMPLOYEES

8.1. Employment

As at December 31, 2013, the total number of employees of Warsaw Tramways Limited was 3,690.

STAŻ PRACY W TW WG STANU NA DZIEŃ 31.12.2013 R.
LENGTH OF SERVICE AT WARSAW TRAMWAYS AS AT DECEMBER 31, 2013



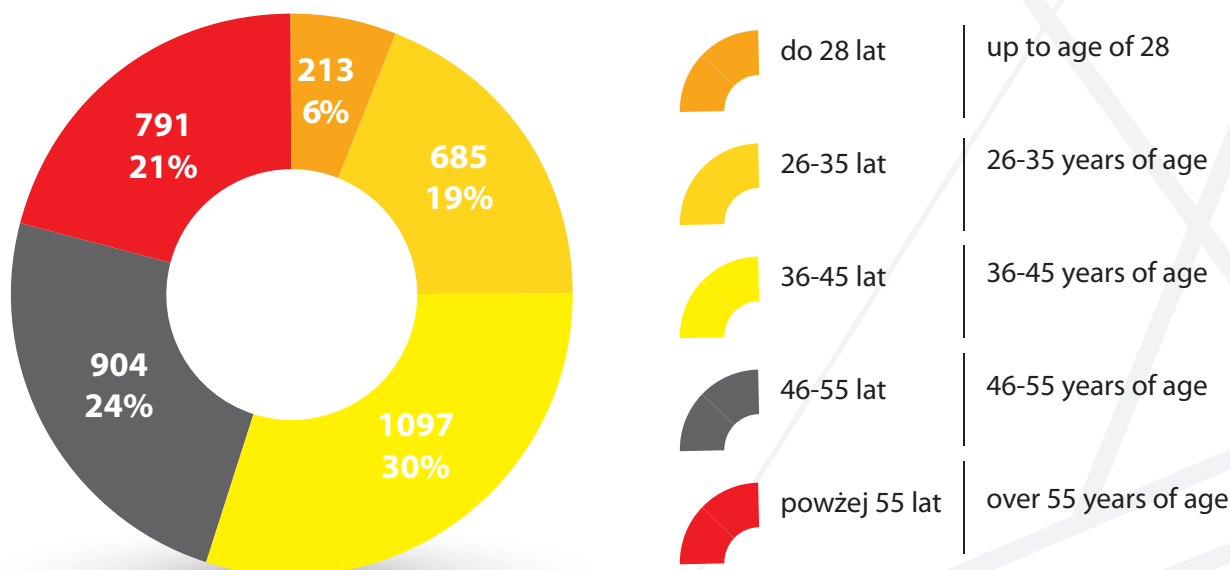
As at December 31, 2013, the Company employed 782 women, which is 21.19% of the total number of employees (including 329 employed as tram drivers, which corresponds to 21.83% of the total number in that group).

Compared with 2012, in 2013 there was:

- a rise in the number of persons employed by 2.13% among non-manual employees (from 657 at the end of 2012 to 671 at the end of 2013),
- a fall in the number of persons employed by 0.66% among tram drivers (from 1,517 at the end of 2012 to 1,507 at the end of 2013),
- a fall in the number of persons employed by 0.33% among backroom employees (from 1,517 at the end of 2012 to 1,512 at the end of 2013).

Overall, there was a rise in the number of persons employed by 0.16% compared to 2012 (figures as at December 31, 2012 – 3,684, as at December 31, 2013 – 3,690; a difference of 6 persons).

STRUKTURA ZATRUDNIENIA WG WIEKU - STAN NA DZIEŃ 31.12.2013 R.
STRUCTURE OF WORKFORCE BY AGE, AS AT DECEMBER 31, 2013



8.2. Strategia Personalna

W celu dostosowania Strategii Personalnej do bieżących potrzeb Spółki w zakresie systemów zarządzania zasobami ludzkimi, w czerwcu 2013 roku dokonano aktualizacji ww. dokumentu. Aktualizacja polegała, w szczególności, na dodaniu siedmiu nowych projektów, których realizacja przyczyni się do zwiększenia efektywności zarządzania zasobami ludzkimi w Tramwajach Warszawskich. Nowe projekty dotyczą m.in.:

- **opracowania i wdrożenia programu adaptacji zawodowej nowozatrudnionych pracowników**, co umożliwi szybkie i sprawne włączenie nowych pracowników do Spółki oraz ich efektywną pracę w nowym środowisku zawodowym;
- **opracowania i wdrożenia procedury praktyk zawodowych i staży**, co pozwoli na budowanie wizerunku Spółki jako dobrego pracodawcy; przede wszystkim jednak zapewni przygotowanie potencjalnych kandydatów do efektywnej pracy w Spółce, dzięki wcześniejszemu przygotowaniu w trakcie praktyk zawodowych i staży;
- **wdrożenia procedury zarządzania stanowiskami**, która przyczyni się do usystematyzowania i uporządkowania kwestii dotyczących tworzenia nowych stanowisk, modyfikacji istniejących, przyporządkowania ich do typów stanowisk, wprowadzania zmian do taryfikatora. Są to działania niezbędne do sprawnego i optymalnego zarządzania strukturą organizacyjną Spółki;

8.2. Personnel Strategy

In order to bring the Company's Personnel Strategy into line with its current needs in terms of HR management systems, its Personnel Strategy document was updated in June 2013. The update consisted, in particular, of the addition of seven new projects, which will serve to increase the effectiveness of HR management at Warsaw Tramways. The areas concerned by the new projects include:

- **the preparation and deployment of a professional adaptation programme for newly-recruited employees** to enable new employees to integrate quickly and successfully upon arrival at the Company and work effectively in their new professional environment;
- **the preparation and deployment of procedures for professional training and work placements**, to enable the Company to build a positive image as a good employer; but also and most importantly, to ensure that potential candidates are well prepared to work effectively at the Company, thanks to prior preparation on professional training courses and work placements;
- **deployment of workstation management procedures**, which will make it possible to systematize and clarify issues relating to the creation of new workstations, the modification of existing ones, their assimilation to type of workstation and the introduction of changes to the tariff system. These are changes which are necessary for the efficient and optimum management of the Company's organizational structure;

- **modyfikacji Systemu Ocen Okresowych Pracowników (SOOP)** w celu dostosowania do wprowadzonego w Spółce katalogu kompetencji i kompetencyjnych opisów stanowisk pracy. SOOP będzie wymagał modyfikacji ze względu na wdrażany w Spółce katalog kompetencji, z którego każdemu stanowisku zostaną przypisane konkretne kompetencje. Niezbędne jest zatem dostosowanie formularzy SOOP tak, by za ich pomocą można było oceniać kompetencje przypisane do danego stanowiska, a tym samym oceniać i rozwijać kompetencje faktycznie niezbędne do realizacji zadań na danym stanowisku pracy.

8.3. System kompetencji i kompetencyjne opisy stanowisk pracy

W 2013 roku w Spółce kontynuowano realizację projektu tworzenia kompetencyjnych opisów stanowisk pracy. Rezultatem prac będzie usystematyzowanie opisów stanowisk oraz dostosowanie ich do zarządzania systemem kompetencji w nowym, informatycznym systemie kadrowym, do wdrożenia którego trwają przygotowania. Ponadto, realizacja projektu zapewni Spółce profesjonalne podejście do zarządzania kompetencjami i efektywne jego powiązanie z innymi systemami z zakresu zarządzania zasobami ludzkimi (rekrutacja, szkolenia i rozwój, system ocen okresowych pracowników, a docelowo także ścieżki karier oraz tworzenie rezerwy kadrowej) oraz celami strategicznymi Spółki.

8.4. Program sportowo–rekreacyjny

Mając na uwadze dbanie o dobre samopoczucie psychiczne i fizyczne pracowników, eliminowanie skutków stresu oraz poprawę stanu zdrowia, Spółka podjęła działania, w wyniku których pracownicy Spółki mogą korzystać z programu sportowo–rekreacyjnego. Program ten umożliwi korzystanie z różnorodnych zajęć sportowych, np. basen, siłownia, zajęcia fitness, sztuki walki. Koszty udziału w programie dla pracowników są o wiele niższe od kosztów wykupienia udziału w programie poza Spółką. Stanowi to doskonały i pożądaný przez pracowników element pozapłacowej polityki motywacyjnej.

8.5. Zdowy kręgosłup

Zarząd Spółki, we współpracy z firmą Falck Medycyna Sp. z o.o., przeprowadził we wrześniu 2013 roku program profilaktyczny „Wady postawy”. Program ten zorganizowano w formie akcji pilotażowej w Zakładzie Realizacji Przewozów R1 „Wola”. Akcja skierowana była do motorniczych i innych pracowników, którzy, z racji wykonywanych obowiązków zawodowych, pracując długotrwale w pozycji siedzącej, mogą być narażeni na schorzenia kręgosłupa i kończyn dolnych. Była to kolejna inicjatywa pracodawcy promująca zdrowy tryb życia i dbanie o zdrowie.

Program obejmował:

- prelekcję dla pracowników prowadzoną przez rehabilitanta oraz prezentację wybranych ćwiczeń;
- quiz dla pracowników (pytania testowe, nagrody w postaci zabiegów rehabilitacyjnych w placówkach medycznych Falck Medycyna Sp. z o.o.);

- **modification of the Employee Periodic Assessment System [EPAS]** in order to adapt it to the catalogue of competencies and competency-based workstation descriptions introduced at the company. EPAS needs to be modified due to the catalogue of competencies being deployed at the company, according to which each workstation is to be described in terms of specific competencies. It is thus necessary to adapt the EPAS form, so that it can be used to assess the competencies assigned to a given workstation, and at the same time assess and develop the competencies actually required to carry out tasks at a given workstation.

8.3. System of competencies and competency-based workstation descriptions

In 2013, the Company continued to pursue its project of creating competency-based workstation descriptions. This work is to result in the systematization of workstation descriptions and their adaptation to management of the competency system in a new, computerized personnel management system, which is currently being prepared for deployment. In addition, the completion of this project will ensure that the Company has a professional approach to competency management and is able to effectively link it to other HR management systems (recruitment, training and development, Employee Periodic Assessment System (EPAS), and ultimately also career paths and the creation of personnel reserves) and the Company's strategic goals.

8.4. Sports and recreation programme

With a view to taking good care of the mental and physical well-being of its employees, eliminating causes of stress and improving health, the Company took action to allow its employees to take advantage of a sports and recreation programme. This programme allows employees to take part in a variety of sporting activities, including access to a swimming pool, gym, fitness sessions and martial arts. The costs of taking part in the programme for employees are significantly lower than paying to take part in the programme outside the Company. This is an excellent and much sought-after element of an extra-payroll motivational policy.

8.5. Spinal health

In September 2013, the Management Board of the Company, in partnership with the company Falck Medycyna Sp. z o.o., organized a preventative health program "*Wady postawy*" ["Postural defects"]. This programme was organized in the form of a pilot scheme at the Transport Operations Unit R1 "Wola". The scheme was aimed at tram drivers and other employees, who, in the course of carrying out their professional duties, spending long periods working in a sitting position, may be susceptible to suffer from spinal disease and disorders of the lower limbs. This is a further initiative taken by the Company to promote a healthy lifestyle and care about the health of its employees.

- konsultacje lekarza ortopedy/rehabilitanta;
- badania diagnostyczne na zlecenie lekarza: wykonywane w jednej z placówek medycznych Falck Medycyna Sp. z o.o.

Akcja pilotażowa została dobrze przyjęta przez pracowników Spółki, którzy aktywnie korzystali ze wszystkich propozycji programu i pozytywnie go ocenili.

8.6. Szkolenia

W 2013 roku w Spółce zaplanowano 218 szkoleń dla 2222 osób. W sumie zrealizowano 263 szkolenia dla 2855 osób. Choć zrealizowano o 10% szkoleń mniej niż w 2012 roku, przeszkolono prawie 35% pracowników więcej. Podobnie jak w 2012 roku, studia dofinansowano 23 pracownikom, w tym 9 pracownikom na studiach pierwszego stopnia (licencjat, inżynierskie) oraz po 14 pracownikom na studiach magisterskich i podyplomowych. Języka angielskiego uczyło się 6 pracowników, zaś niemieckiego – 1 pracownik. Liczba dni szkoleniowych, w przeliczeniu na jednego zatrudnionego pracownika, wyniosła w roku 2013 – 1,67 dnia, natomiast wskaźnik liczby pracowników przeszkolonych w stosunku do liczby pracowników zatrudnionych wynosi 0,81. Kosztowy wskaźnik inwestycji w szkolenia i rozwój zawodowy wyniósł 0,49%. Obowiązkowymi szkoleniami BHP objętych zostało 1045 pracowników.

W 2013 roku kontynuowany był (i zakończony) proces wspomaganie patronów. Objął on w 2013 roku 30 pracowników, 5 dni szkoleniowych, 12 półdniowych warsztatów i 76 spotkań indywidualnych.

Mimo tendencji malejącej, podobnie jak w latach ubiegłych, największym cyklem szkoleń były szkolenia dla motorniczych z obsługi i kierowania tramwajami typu: 120Na Swing i 120Na „Swing” DUO. Łącznie uczestniczyło w nich 382 pracowników w 50 grupach szkoleniowych.



The programme included:

- a lecture given to employees by a physiotherapist and presentation of selected exercises;
- a quiz for employees (test questions, prizes in the form of physiotherapy treatments in facilities run by Falck Medycyna Sp. z o.o.);
- consultations with an orthopaedist/physiotherapist;
- diagnostics tests on medical prescription: carried out in a medical facility run by Falck Medycyna Sp. z o.o.

The pilot scheme was well received by employees of the Company, who actively took advantage of the benefits offered by the programme and were positive in their assessment of it.

8.6. Training

In 2013, 218 training courses were organized for 2,222 persons within the Company. In total, 263 training courses were conducted for 2,855 persons. Though 10% less training courses were provided than in 2012, nearly 35% more employees received trainings. As in 2012, study grants were given to 23 employees, of whom 9 were on first degree courses (bachelor's degree, engineering degree) and 14 were on master's degree courses or doing post-graduated studies. There were 6 employees learning English and 1 learning German. In 2013, the number of days of training per employee amounted to 1.67 days. However, the ratio of employees receiving training to the total number of employees was 0.81. The share of costs of investment in training and professional development was 0.49%. Compulsory occupational health and safety training was given to 1,045 employees.

In 2013, the patron mentoring system process continued to run (and was completed). In 2013, it covered 30 employees, with 5 days of training, 12 half-day workshops and 76 individual meetings.

Despite a decreasing trend, as in previous years, the largest cycle of training was training for tram drivers in the operation and driving of trams of type: 120Na Swing and 120Na "Swing" DUO. In total, 382 employees took part in this training cycle in 50 training groups.

In 2013, one full course was held for candidate tram drivers (1M/2013); the course that begun in 2012 was completed (3M/2012) and sessions started for the course 2M/2013. In total, 77 candidates took part in the training for candidate tram drivers, held in 2013, 52 of whom completed the training successfully (the remaining candidates are to complete their trainings in 2014).

In 2013, a recruitment initiative was also conducted to recruit candidates to be tram drivers – for 2M/2013 and 1M/2014. Recruitment was carried out via an electronic application form made available on the website, which made it considerably easier to collect data and make an initial selection of

W roku 2013 zrealizowany został jeden pełny kurs dla kandydatów na motorniczych (1M/2013); dokończony został kurs rozpoczęty w 2012 roku (3M/2012) oraz rozpoczęte zostały zajęcia kursu 2M/2013. Łącznie, w szkoleniach dla kandydatów na motorniczych, realizowanych w 2013 roku, wzięło udział 77 osób, z czego 52 ukończyły szkolenie (pozostałe osoby ukończyły szkolenie w roku 2014).

W 2013 roku przeprowadzona została akcja rekrutacyjna do kursów dla kandydatów na motorniczego – 2M/2013 oraz 1M/2014. Rekrutacje przeprowadzono z zastosowaniem elektronicznego formularza dostępnego na stronie internetowej, co znacznie usprawniło zebranie danych oraz wstępną selekcję kandydatów. W rekrutacji wzięło w sumie udział ok. 800 chętnych, mimo skrócenia okresu rejestracji z trzech do dwóch tygodni.

W styczniu weszła w życie Ustawa o kierujących wraz z rozporządzeniami wydanymi na jej podstawie. Reguluje ona m.in. sposób szkolenia i egzaminowania kandydatów na motorniczych. Spowodowało to konieczność nowelizacji procedury rekrutacji, selekcji i szkolenia kandydatów na motorniczych, znacząco również zmieniło i wydłużyło proces egzaminowania. Obecnie egzaminy teoretyczne odbywają się w WORD Warszawa przy zastosowaniu testów komputerowych.



Zmieniono również miejsce egzaminowania praktycznego – dotychczas odbywały się one na terenie Zajezdni „Wola”; obecnie przygotowany jest specjalny plac na terenie zajezdni „Żoliborz”. Czas trwania egzaminu praktycznego wydłużył się z ok. 30 minut do ok. 2,5 godziny. Ze względu na zwiększenie trudności egzaminów (i powiązaną z tym mniejszą zdawalność) oraz dłuższy czas samych egzaminów, łączny czas egzaminowania kursantów wzrósł z ok. 2 tyg. do prawie miesiąca.

candidates. In total around 800 potential candidates responded to the recruitment drive, despite the registration period being shortened from three to two weeks.

In January, the Polish Act for Vehicle Drivers came into force together with the related regulations issued based upon it. Amongst other things, the Act governs the manner in which candidate tram drivers are to be trained and examined. It made it necessary to update procedures for the recruitment, selection and training of candidate tram drivers, and also led to significant changes to and lengthening of the examination process. Currently, theoretical examinations are sat at the Warsaw regional road traffic centre (WORD Warszawa) based on computer tests.

There has also been a change in the place where practical examinations are conducted – which to date were carried out on the site of the “Wola” depot; a special examination area is currently being prepared on the site of the “Żoliborz” depot. The duration of the practical examination has increased by approx. 30 minutes to approx. 2.5 hours. Due to an increase in the difficulty of examinations (and the related decrease in pass rate) and the longer time needed for the examinations themselves, the total time spent examining candidates rose from approx. 2 weeks to nearly a month.

9. ZINTEGROWANY SYSTEM ZARZĄDZANIA (JAKOŚCIĄ, ŚRODOWISKOWEGO I BHP)

W 2013 roku w Spółce Tramwaje Warszawskie był utrzymywany i doskonalony Zintegrowany System Zarządzania Jakością i Środowiskowego wg norm ISO 9001 i 14001 oraz BHP wg normy PN-N 18001. Z uwagi na fakt, iż z dniem 15 lipca 2013 roku upłynął okres ważności certyfikatu ZSZ, w dniach 27–28 czerwca oraz 3–5 lipca 2013 roku audytorzy PCBC SA przeprowadzili audit odnowienia certyfikacji ZSZ na kolejne trzy lata. Audit odnowienia potwierdził, że System jest utrzymywany zgodnie z wymaganiami norm ISO 9001 i 14001 oraz PN-N 18001, co stanowiło podstawę do decyzji dyrektora ds. badań i certyfikacji PCBC S.A. do przyznania kolejnego Certyfikatu ZSZ na okres od 16 lipca 2013 roku do 15 lipca 2016 roku, przy zachowaniu trybu prowadzenia auditów nadzoru po pierwszym i drugim roku obowiązywania certyfikatu.

POLSKIE CENTRUM BADAŃ I CERTYFIKACJI S.A.
02-699 Warszawa, ul. Kłobucka 23A



CERTYFIKAT
ZINTEGROWANEGO SYSTEMU ZARZĄDZANIA
JAKOŚĆ • BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY • ŚRODOWISKO

Nr JBS – 194/2/2013

Potwierdza się, że:

Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.
ul. Siedmiogrodzka 20, 01-232 Warszawa

w następującym zakresie:

świadczenie usług komunikacji zbiorowej
na terenie m. st. Warszawy
oraz utrzymanie i rozwój infrastruktury technicznej
służącej realizacji usług przewozowych

spełniają wymagania norm

PN-EN ISO 9001:2009, PN-N-18001:2004, PN-EN ISO 14001:2005
na co dowodu dostarczył audit przeprowadzony przez Polskie Centrum Badań i Certyfikacji S.A.

Certyfikat pozostaje w mocy pod warunkiem przestrzegania przez organizację
wymagań powyższych norm oraz określonych w Umowie nr: 2775/JBS/3/2013.



Tadeusz Glazer
Dyrektor ds. Badań i Certyfikacji

Okres ważności certyfikatu:
od 2013-07-16 do 2016-07-15
Data pierwszej certyfikacji: 2007-07-16



Warszawa, 2013-07-16



Wojciech Henrykowski
Przewodniczący

Certyfikaty Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakość BHP* Środowisko, wydane przez Polskie Centrum Badań i Certyfikacji oraz międzynarodową sieć jednostek certyfikujących IQNet w 2013 roku
Integrated Management System Certificates for Quality * Occupational Health and Safety * and the Environment, awarded by the Polish Centre for Audit and Certification [Polskie Centrum Badań i Certyfikacji S.A. - PCBC] and the International Certification Network IQNet in 2013*

W ramach utrzymania Zintegrowanego Systemu Zarządzania, przeprowadzono 48 auditów wewnętrznych ZSZ, zleconych na podstawie zatwierdzonego przez Zarząd Spółki „Programu auditów wewnętrznych”. Zgodnie z wymaganiami normy ISO 19011 „Wytyczne dotyczące auditowania systemów Zarządzania”, obligujące do doskonalenia kompetencji audytorów wewnętrznych ZSZ, 45 audytorów doskonalilo posiadana wiedzę w zakresie głównych wymagań i norm, zasad auditowania, dokumen-

9. INTEGRATED MANAGEMENT SYSTEM (QUALITY, ENVIRONMENTAL AND HEALTH AND SAFETY)

In 2013, Tramwaje Warszawskie maintained and improved its Integrated Quality and Environmental Management System according to ISO 9001 and 14001 and its Health and Safety at Work Management System as per PN-N 18001. Due to the expiry of its Integrated Management System certificate on July 15, 2013, on June 27–28 and July 3–5, 2013, auditors from PCBC SA conducted an audit for renewal of the Company's Integrated Management System certification for another three years. The renewal audit confirmed that the System is maintained in compliance with ISO 9001 and 14001 standards and PN-N 18001, providing the basis for the Testing and Certification Director from PCBC S.A. to award new Integrated Management System Certificate for the period from July 16, 2013 to July 15, 2016, retaining the same mode of conducting supervisory audits after the first and second year of validity of the certificate.



As a part of maintenance of the Integrated Management System, 48 internal IMS audits were carried out by internal IMS auditors, ordered on the basis of the internal audit programme [“*Program auditów wewnętrznych*”] approved by the Management Board of the Company. In accordance with the requirements of the ISO 19011 standard “*Guidelines for auditing management systems*”, which requires ongoing improvement in the competence of internal Integrated Management System auditors, 45 auditors perfected their existing knowledge of the main requirements and standards, auditing principles, documentation of audit results, competence of auditors, as well as current and expected changes to ISO 19011 and ISO 9001 standards, at workshops organized in October.

towania wyników auditów, kompetencji auditorów, aktualnych i prognozowanych zmian w normach ISO 19011 oraz ISO 9001 na zorganizowanych w październiku warsztatach.

Spółka została laureatem konkursu Jakość Roku Brąz 2013 w kategorii „Usługa” za świadczenie usług komunikacji zbiorowej na terenie m. st. Warszawy.

W dniu 17 września 2013 roku, w trakcie obchodów „Polskiego Dnia Jakości” oraz jubileuszu 55-lecia Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji SA, zorganizowanego na Stadionie Narodowym w Warszawie pod patronatem Europejskiej Organizacji Jakości – EOQ, Pani Danuta Zacharska, Dyktor Biura Realizacji Przewozów odebrała nagrodę za promowanie międzynarodowych standardów jakości.



*Nagroda za promowanie międzynarodowych standardów jakości
Award for the promotion of international quality standards*

The Company received a Bronze award in the Quality of the Year 2013 competition in the “Services” category for the provision of public transport services for the City of Warsaw.

On September 17, 2013, as a part of celebrations for Polish Quality Day and the 55th anniversary of the Polish Centre for Audit and Certification, organized at the Polish National Stadium in Warsaw under the patronage European Organization for Quality– EOQ, Ms. Danuta Zacharska, Director of the Transport Operations Office collected an award for the promotion of international quality standards.



*Nagroda w konkursie Jakość Roku 2013 przyznana Tramwajom Warszawskim Sp. z o.o. w kategorii „usługa”
Quality of the Year 2013 award received by Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. in the “services” category*

10. OCHRONA ŚRODOWISKA

W trakcie swojej działalności obejmującej m.in. realizację zadań przewozowych, prace zaplecza technicznego, niezbędne remonty oraz nowe inwestycje, Spółka podejmuje szereg działań związanych z realizacją obowiązków, wynikających z przepisów ochrony środowiska, dostosowując się tym samym do ciągle zmieniających się przepisów.

W Tramwajach Warszawskich Sp. z o.o., tak jak i w całym kraju, wejście w życie tzw. „ustawy śmieciowej” zmieniło sposób gospodarowania odpadami komunalnymi. Dotychczasowe umowy na odbiór ww. odpadów zostały rozwiązane, a Spółka z dniem 1 lipca 2013 roku weszła w zastępczy system „pomostowy”, obowiązujący na terenie całego m. st. Warszawy.

W ramach przygotowań do wdrożenia nowych zasad odbioru odpadów komunalnych podjęto następujące czynności:

- przeanalizowano ilości dotychczas wytwarzanych odpadów komunalnych;
- zweryfikowano i ponownie określono potrzeby związane z zapewnieniem odpowiedniej liczby pojemników, przeznaczonych na poszczególne frakcje, odpadów zbieranych selektywnie oraz odpadów zmieszanych, mając również na uwadze odpowiednią ich pojemność;
- ustalono częstotliwość odbioru wytwarzanych odpadów;
- tam, gdzie było to niezbędne, wyznaczono nowe miejsca, przeznaczone na gromadzenie odpadów komunalnych;
- sporządzono, wymagane prawem, deklaracje dla będących w Zarządzie Spółki nieruchomości w postaci:
 - Zakładów Realizacji Przewozów: „Wola”, „Praga”, „Mokotów” i „Żoliborz”,
 - zaplecza technicznego: Zakładu Energetyki Trakcyjnej i Torów oraz Zakładu Naprawy Tramwajów,
 - 18 ekspedycji tramwajowych,
 - 42 podstacji trakcyjnych,
 - oraz 14 lokali mieszkalnych.

10. ENVIRONMENTAL PROTECTION

In the course of its activities, including performing its transport functions, as well as carrying out technical support work, necessary renovations and new investments, the Company takes a wide range of actions to fulfil its obligations under regulations relating to protection of the environment, adapting its action in so doing to any ongoing changes in such regulations.

At Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o., as throughout the rest of Poland, the entry into force of changes to Polish waste management law [Waste Disposal Act] led to changes in the way municipal waste is managed. Existing contracts for the collection of the aforementioned types of waste were terminated, and, on July 1, 2013, the Company moved over to the "transitional" replacement system, mandatory for the whole of the City of Warsaw area.

As part of preparations for the deployment of new rules for the collection of municipal waste, the following actions were taken:

- analysis of the amounts of municipal waste produced to date;
- verification and redetermination of needs related to provision of appropriate number of containers, for specific types of waste, as well as sorted and mixed waste, also taking into consideration the appropriate size of such containers;
- determination of the frequency of collection of waste produced;
- where necessary, designation of new locations, for the gathering of municipal waste;
- drafting, as required by law, of declarations for the following properties managed by the Company:
 - Transport Operations Units (ZRPs): "Wola", "Praga", "Mokotów" and "Żoliborz",
 - technical support infrastructure: Traction Power and Tracks Unit and Tram Repairs Unit,
 - 18 tram dispatch facilities,
 - 42 traction substations,
 - and 14 residential properties.



W celu zminimalizowania ewentualnych błędów, mogących wynikać z wprowadzenia nowego systemu zbierania odpadów, w Spółce, na długo przed wejściem w życie przepisów z tym związanych:

- przeprowadzono szeroko zakrojoną kampanię informacyjną, skierowaną do wszystkich jej pracowników;
- przeprowadzono niezbędne szkolenia oraz udzielano odpowiedzi na wszelkie pojawiające się pytania, zwłaszcza pracownikom odpowiedzialnym za ochronę środowiska;
- przekazano zainteresowanym służbom finansowym niezbędne informacje, związane z wysokością naliczanych miesięcznych opłat oraz terminami ich płatności;
- rozmieszczono plakaty informacyjne, dostarczone przez Urząd m. st. Warszawy.

Analiza przeprowadzona po 6 miesiącach obowiązywania zastępczego systemu pomostowego wykazała, iż przyjęte do pierwszych deklaracji założenia były prawidłowe, a wprowadzona niewielka korekta danych spowodowała obniżenie comiesięcznych opłat za gospodarowanie odpadami komunalnymi.



In order to minimize any errors that might result from introduction of the new waste collection system, the following related actions were taken at the Company well before the new regulations came into force:

- organization of an extensive information campaign aimed at all company employees;
- provision of necessary training and of answers to all questions raised, especially for employees responsible for protection of the environment;
- communication to those concerned working in the Company's financial departments of the necessary information relating to the amounts of monthly fees charged and their payment deadlines;
- a poster campaign displaying information posters, provided by the Municipal Authorities of the City of Warsaw.

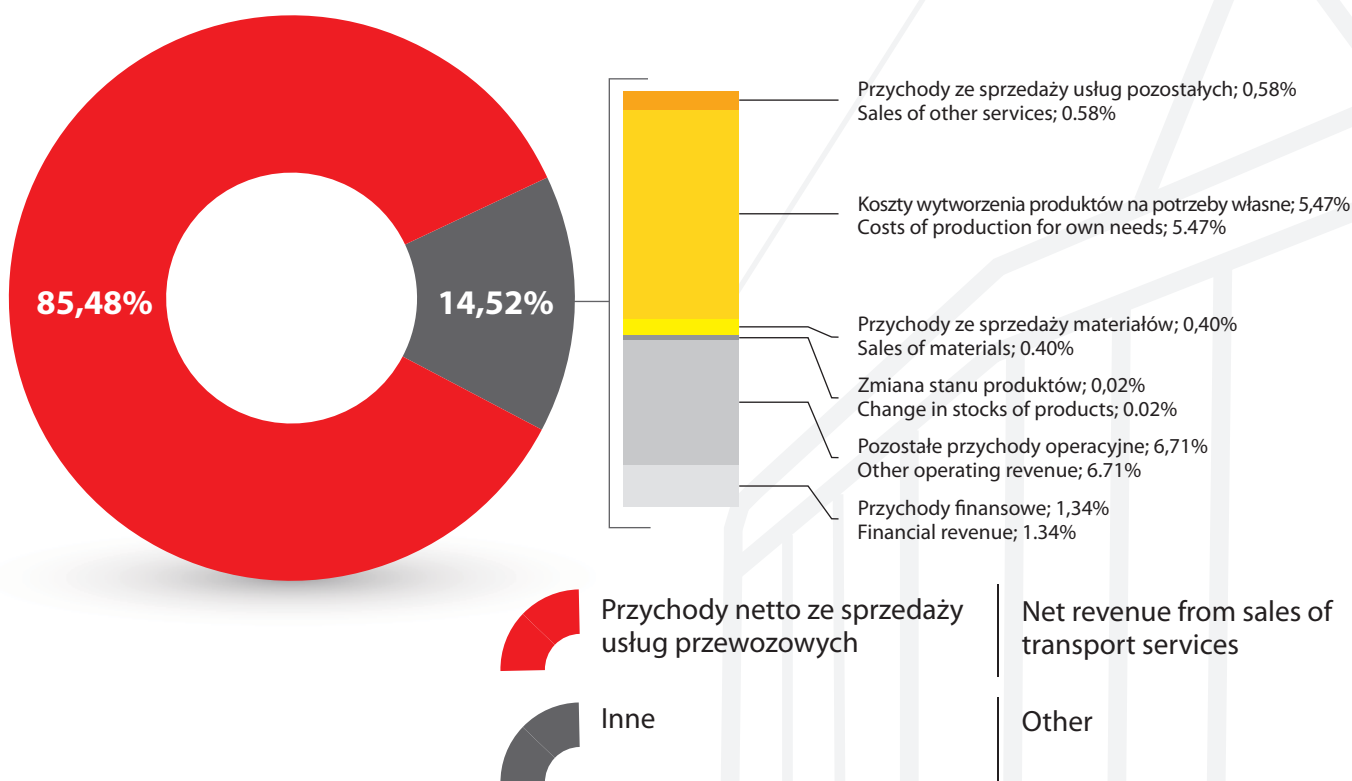
An analysis carried out six months after the entry into force of the transitional replacement system showed that the assumptions used for the initial declarations were correct, and a slight correction to data led to a reduction in monthly fees for the management of municipal waste.

11. DANE FINANSOWE

11.1. Struktura przychodów ogółem

Ogół przychodów Spółki można podzielić na przychody ze sprzedaży usług przewozowych tramwajami, które w 2013 roku stanowią 85,5% ogólnej wartości przychodów oraz przychody pozostałe, które stanowią 14,5% ogólnej wartości przychodów.

STRUKTURA PRZYCHODÓW OGÓŁEM W 2013R.
STRUCTURE OF TOTAL REVENUE IN 2013



Największy udział w strukturze przychodów ogółem, oprócz przychodów ze sprzedaży produktów i usług, mają przychody stanowiące wartość świadczeń na własne potrzeby i pozostałe przychody operacyjne.

Na wartość wytworzonych, a następnie wykorzystanych na własne potrzeby wyrobów składały się głównie produkcja i regeneracja części i zespołów do taboru, na potrzeby napraw wykonywanych przez Zakład Naprawy Tramwajów oraz na potrzeby Zakładów Realizacji Przewozów, a także nakłady poniesione na modernizacje tras tramwajowych wykonywane we własnym zakresie przez Zakład Energetyki Trakcyjnej i Torów.

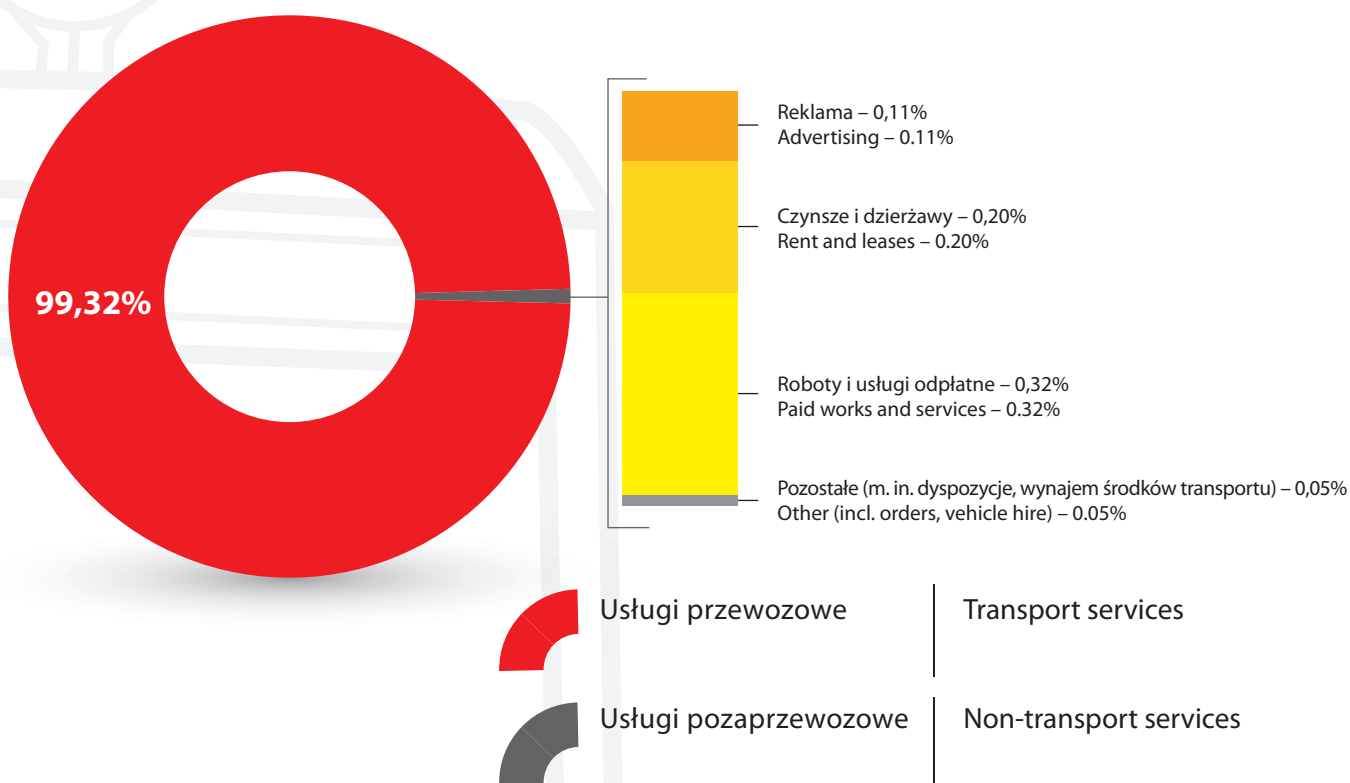
Na pozostałe przychody operacyjne składają się między innymi: wielkości uzyskanych w latach poprzednich dofinansowań inwestycji ze środków funduszy europejskich, rozliczone w 2013 roku,

11. FINANCIAL DATA

11.1. Structure of total revenue

The Company's overall revenue can be divided into sales of tram transport services, which in 2013 account for 85.5% of total revenue, and other revenue, which accounts for 14.5% of the total.

STRUKTURA PRZYCHODÓW ZE SPRZEDAŻY PRODUKTÓW I USŁUG W 2013 R. STRUCTURE OF REVENUE FROM SALES OF PRODUCTS AND SERVICES IN 2013



The largest components of total revenue, other than sales of products and services, are revenues in the form of the value of services provided for the Company's own needs, and other operating revenue.

The value of products made and then used for the Company's own needs consists mainly of the production and regeneration of tram parts and assemblies for repairs carried out by the Tram Repair Unit and for the needs of the Transport Operations Units, as well as expenditure on the modernization of tram routes carried out on behalf of the Company by the Traction Power and Tracks Unit.

Other operating revenue includes, amongst other things: amounts of grants from EU funds received in previous years and assigned to 2013 in proportion to depreciation (in 2013 this figure totalled 34,936.7

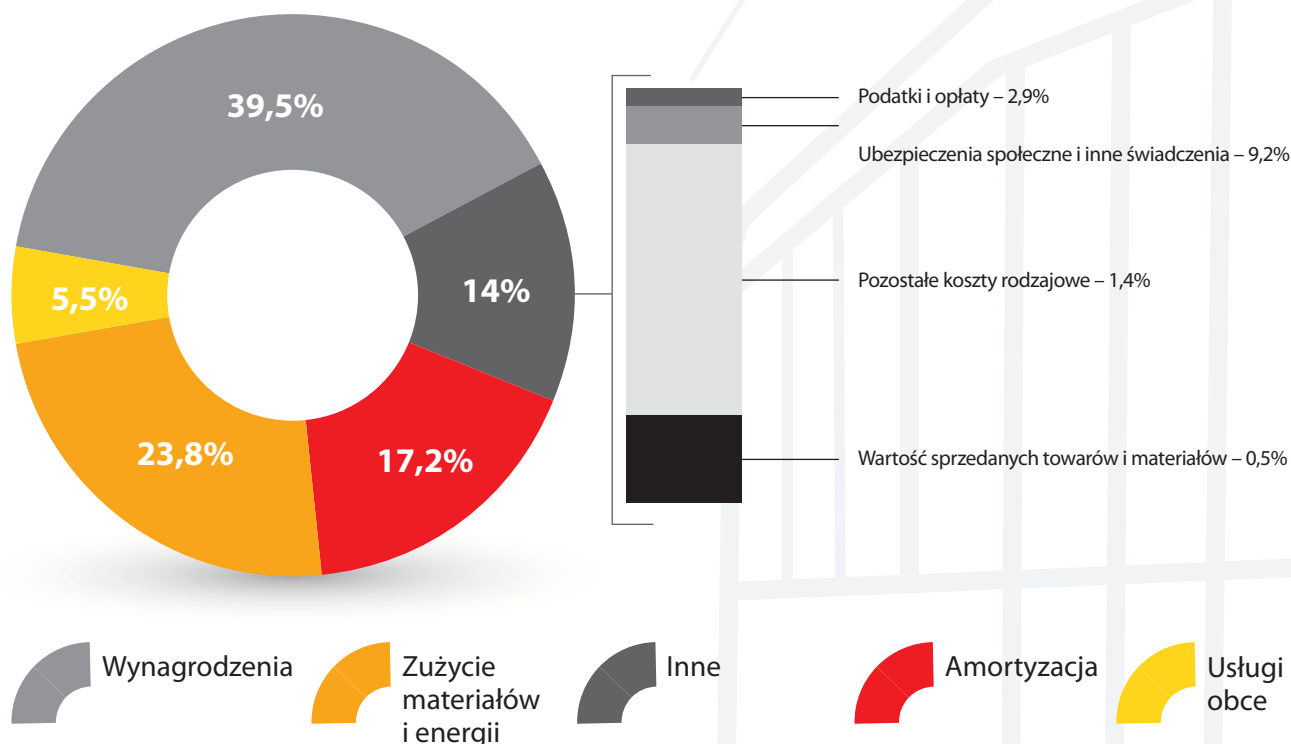
proporcjonalnie do amortyzacji (w 2013 roku kwota ta wyniosła 34 936,7 tys. zł), przychody ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych, a także przychody z tytułu odszkodowań otrzymanych w ramach umowy ubezpieczenia.

W strukturze przychodów ze sprzedaży produktów i usług główną pozycję stanowią przychody ze sprzedaży usług przewozowych, które wynoszą 709 944,8 tys. zł.

W 2013 roku Spółka uzyskiwała przychody z działalności przewozowej na podstawie podpisanej z Zarządem Transportu Miejskiego (działającym w imieniu m. st. Warszawa) „Umowy Wykonawczej o świadczenie usług w lokalnym transporcie zbiorowym tramwajowym w latach 2008–2027” zawartej w dniu 6 sierpnia 2008 roku. Spółka zrealizowała w 2013 roku 51 838,8 tys. wozokilometrów przeliczeniowych.

11.2. Struktura kosztów działalności operacyjnej

STRUKTURA KOSZTÓW OPERACYJNYCH W 2013 R.



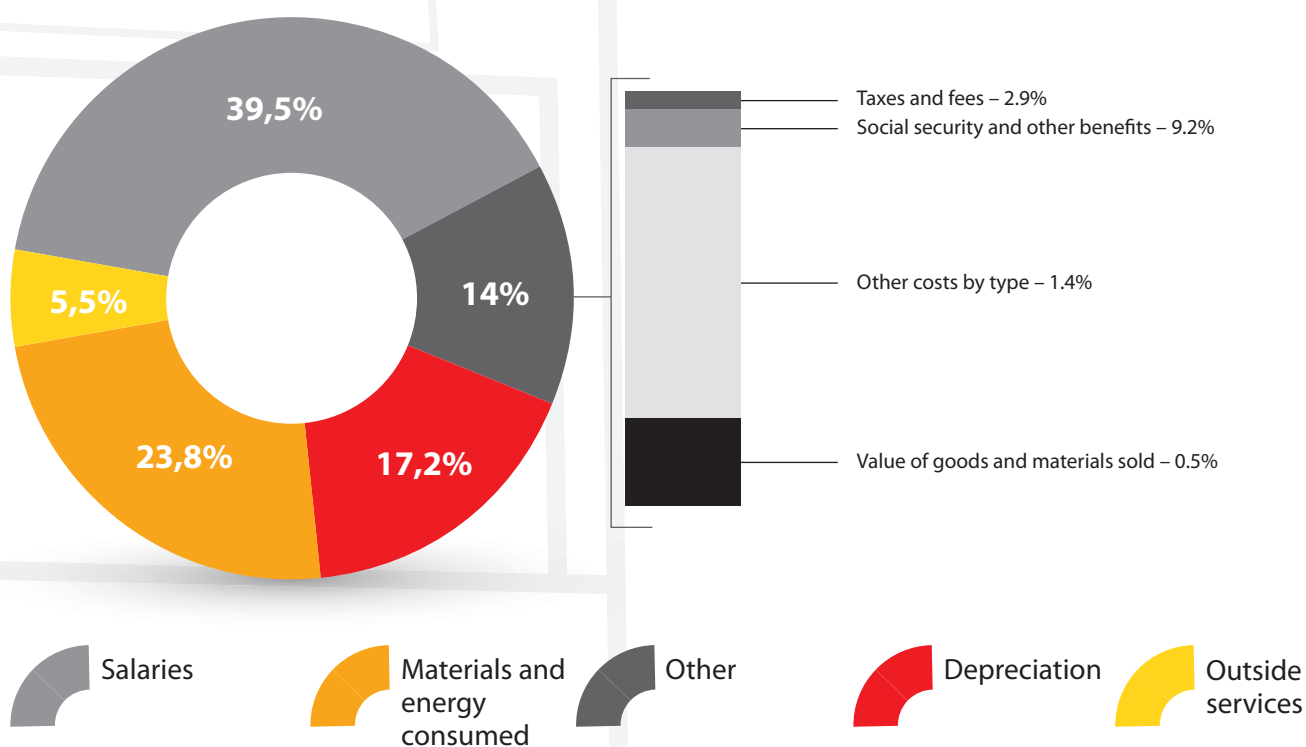
thousand PLN), revenue from the sale of non-financial fixed assets, as well as revenue in the form of insurance payments.

The main component of revenue from sales of products and services is sales of transport services, which total 709,944.8 thousand PLN.

In 2013, the Company obtained revenue from transport activity based on a Public Service Agreement for the provision of public tram transport services in 2008–2027, signed with the Public Transport Authority (acting for the City of Warsaw) on August 6, 2008. In 2013, the Company completed 51,838.8 thousand payable conversion tram-kilometres.

11.2. Structure of operating costs

STRUCTURE OF OPERATING COSTS IN 2013



Największy udział w strukturze kosztów działalności operacyjnej mają wynagrodzenia (39,5%) oraz zużycie materiałów i energii (23,8%). Związane jest to z realizowanym przez Spółkę podstawowym przedmiotem działalności, jakim jest świadczenie usług przewozowych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego tramwajowego na terenie m.st. Warszawa. Przewozy te prowadzone są na trasach i liniach według rozkładów jazdy przygotowywanych przez Zarząd Transportu Miejskiego. Przedmiot działalności Spółki należy do zadań własnych gminy o charakterze użyteczności publicznej. Koszty związane z prowadzeniem działalności przewozowej Spółka pokrywa przychodami uzyskiwanymi z tytułu świadczonych usług przewozów pasażerskich oraz zyskiem z działalności pozaprzewozowych. Pozaprzewozowa działalność Spółki umożliwia uzyskiwanie dodatkowych środków pieniężnych, które poprawiają wynik finansowy i płynność Spółki. Spółka utrzymuje również infrastrukturę techniczną niezbędną do realizacji przewozów.

11.3. BILANS SPÓŁKI

AKTYWA		31.12.2012 r.	wskaźnik udziału	31.12.2013 r.	wskaźnik udziału	zmiana 2013-2012	wskaźnik zmian 2013/2012
		tys. zł		tys. zł		tys. zł	
A	Aktywa trwałe	1 916 831,4	84,5%	2 104 277,3	79,0%	187 445,9	9,8%
I	Wartości niematerialne i prawne	563,7	0,0%	1 074,6	0,0%	511,0	90,7%
II	Rzeczowe aktywa trwałe	1 867 243,0	82,3%	2 057 371,1	77,2%	190 128,1	10,2%
III	Należności długoterminowe	8 278,9	0,4%	8 320,7	0,3%	41,8	0,5%
IV	Rozliczenia międzyokresowe	40 745,8	1,8%	37 510,9	1,4%	-3 234,9	-7,9%
B	Aktywa obrotowe	352 540,8	15,5%	561 045,2	21,0%	208 504,5	59,1%
I	Zapasy	26 673,0	1,2%	38 285,0	1,4%	11 612,1	43,5%
II	Należności krótkoterminowe	35 220,8	1,6%	38 237,8	1,4%	3 017,0	8,6%
III	Krótkoterminowe aktywa finansowe	288 088,6	12,7%	483 430,0	18,1%	195 341,4	67,8%
IV	Rozliczenia międzyokresowe	2 558,4	0,1%	1 092,4	0,0%	-1 466,0	-57,3%
AKTYWA RAZEM		2 269 372,2	100,0%	2 665 322,5	100,0%	395 950,3	17,4%

PASywa		31.12.2012 r.	wskaźnik udziału	31.12.2013 r.	wskaźnik udziału	zmiana 2013-2012	wskaźnik zmian 2013/2012
A	Kapitał własny	706 602,9	31,1%	803 602,3	30,2%	96 999,4	13,7%
I	Kapitał (zakładowy)	467 275,0	20,6%	467 275,0	17,5%	0,0	0,0%
II	Kapitał zapasowy	155 474,1	6,9%	194 327,9	7,3%	38 853,8	25,0%
III	Zysk (strata) z lat ubiegłych	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0
IV	Zysk (strata) netto	83 853,8	3,7%	141 999,4	5,3%	58 145,7	69,3%
B	Rezerwy	133 500,2	5,9%	134 058,2	5,0%	558,0	0,4%
C	Zobowiązania	1 029 030,7	45,3%	976 017,7	36,6%	-53 013,0	-5,2%
I	Zobowiązania długoterminowe	853 020,8	37,6%	778 716,2	29,2%	-74 304,6	-8,7%
II	Zobowiązania krótkoterminowe	176 009,9	7,8%	197 301,5	7,4%	21 291,6	12,1%
D	Rozliczenia międzyokresowe i przychody przyszłych okresów	400 238,4	17,6%	751 644,3	28,2%	351 406,0	87,8%
PASywa RAZEM		2 269 372,2	100,0%	2 665 322,5	100,0%	395 950,3	17,4%

Wartość księgową netto	706 602,9	803 602,3	201 921,9	13,7%
Liczba udziałów	934 550	934 550		0,0%
Wartość księgową netto na 1 udział	756,09	859,88	103,8	13,7%

The largest components of operating costs are salaries (39.5%), materials and energy consumed (23.8%). This is connected with the Company's performance of its core activity, namely the provision of local public tram transport services in Warsaw. These services are carried out on routes and lines according to timetables prepared by the Public Transport Authority of Warsaw. The Company's activity is part of the city's municipal public utility functions. The Company pays the costs associated with its transport activity out of revenue obtained for passenger transport services provided and profit from non-transport activity. The Company's non-transport activity enables it to obtain additional funds which improve the Company's financial results and liquidity. The Company also maintains the technical infrastructure needed to provide transport services.

11.3. BALANCE SHEET

ASSETS		31/12/2012	share of total	31/12/2013	share of total	change 2013-2012	change ratio 2013/2012
		('000 PLN)		('000 PLN)		('000 PLN)	
A	Fixed assets	1 916 831.4	84.5%	2 104 277.3	79.0%	187 445.9	9.8%
I	Intangibles	563.7	0.0%	1 074.6	0.0%	511.0	90.7%
II	Material fixed assets	1 867 243.0	82.3%	2 057 371.1	77.2%	190 128.1	10.2%
III	Long-term receivables	8 278.9	0.4%	8 320.7	0.3%	41.8	0.5%
IV	Prepayments and deferred charges	40 745.8	1.8%	37 510.9	1.4%	-3 234.9	-7.9%
B	Current assets	352 540.8	15.5%	561 045.2	21.0%	208 504.5	59.1%
I	Stocks	26 673.0	1.2%	38 285.0	1.4%	11 612.1	43.5%
II	Short-term receivables	35 220.8	1.6%	38 237.8	1.4%	3 017.0	8.6%
III	Short-term financial assets	288 088.6	12.7%	483 430.0	18.1%	195 341.4	67.8%
IV	Prepayments and deferred charges	2 558.4	0.1%	1 092.4	0.0%	-1 466.0	-57.3%
TOTAL ASSETS		2 269 372.2	100.0%	2 665 322.5	100.0%	395 950.3	17.4%
LIABILITIES AND EQUITY		31/12/2012	share of total	31/12/2013	share of total	change 2013-2012	change ratio 2013/2012
A	Equity	706 602.9	31.1%	803 602.3	30.2%	96 999.4	13.7%
I	Share capital	467 275.0	20.6%	467 275.0	17.5%	0.0	0.0%
II	General reserves	155 474.1	6.9%	194 327.9	7.3%	38 853.8	25.0%
III	Profit (loss) on previous years	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0
IV	Net profit (loss)	83 853.8	3.7%	141 999.4	5.3%	58 145.7	69.3%
B	Provisions	133 500.2	5.9%	134 058.2	5.0%	558.0	0.4%
C	Accounts payable	1 029 030.7	45.3%	976 017.7	36.6%	-53 013.0	-5.2%
I	Long-term accounts payable	853 020.8	37.6%	778 716.2	29.2%	-74 304.6	-8.7%
II	Short-term accounts payable	176 009.9	7.8%	197 301.5	7.4%	21 291.6	12.1%
D	Accruals and deferred income	400 238.4	17.6%	751 644.3	28.2%	351 406.0	87.8%
TOTAL LIABILITIES AND EQUITY		2 269 372.2	100.0%	2 665 322.5	100.0%	395 950.3	17.4%
Net book value		706 602.9		803 602.3		201 921.9	13.7%
No. of shares		934 550		934 550			0.0%
Net book value per share		756.09		859.88		103.8	13.7%

Wartość księgową netto Spółki na koniec 2013 roku wyniosła 803 602,3 tys. zł, a wartość księgową netto na jeden udział 859,88 zł. Oznacza to przyrost wartości księgowej netto jednego udziału w stosunku do 2012 roku o 13,7%. Natomiast łączny przyrost wartości jednego udziału na koniec 2013 roku, w stosunku do jego wartości nominalnej (500 zł), wyniósł 72%.

W ciągu 2013 roku suma bilansowa wzrosła z 2 269 372,2 tys. zł na początku okresu do 2 665 322,5 tys. zł na koniec okresu. Wartość aktywów trwałych wzrosła z 1 916 831,4 tys. zł na początku okresu sprawozdawczego do 2 104 277,3 tys. zł na koniec okresu. Związane jest to z realizacją projektów inwestycyjnych, w tym, między innymi, z dostawą 37 wagonów tramwajowych.

Spółka odnotowała wzrost wartości aktywów trwałych o 187 445,9 tys. zł (o 9,8%) w stosunku do roku ubiegłego, w tym w pozycji „rzeczowe aktywa trwałe” o 190 128,1 tys. zł. Wartość środków trwałych wzrosła o 12,6% (w tym środki transportu o 16,7%), a wartość środków trwałych w budowie spadła o 46%.

Struktura aktywów w dużym stopniu wynika z charakteru Spółki i branży, w której działa. Wskaźnik struktury aktywów trwałych wynosi 79%, a w stosunku do stanu na koniec 2012 roku jego udział zmniejszył się o 5,5 punktu procentowego. Wskaźnik struktury aktywów obrotowych wynosił w 2013 roku 21% i, w porównaniu do stanu na koniec 2012 roku, udział ten wzrósł o 5,5 punktu procentowego.

Wartość aktywów obrotowych wzrosła w analizowanym okresie z 352 540,8 tys. zł do 561 045,2 tys. zł, głównie w wyniku wzrostu poziomu środków pieniężnych. Tak wysoki stan środków finansowych jest efektem wpływu dofinansowania z Unii Europejskiej, które w latach 2014–2015, będą przeznaczone na realizację wieloletniego planu inwestycyjnego.

Na koniec roku poziom należności krótkoterminowych wyniósł 38 237,8 tys. zł, co oznacza wzrost o 3 017,0 tys. zł w stosunku do poziomu należności roku ubiegłego, głównie z tytułu dostaw i usług. Tym samym wskaźnik udziału należności krótkoterminowych w aktywach wyniósł 1,4% w porównaniu do 1,6% w 2012 roku.

Struktura pasywów bilansu odzwierciedla pochodzenie aktywów, czyli źródła ich finansowania. Relacje składników pasywów w dużym stopniu zależą od branży, ale też od polityki finansowej. W chwili obecnej głównym źródłem finansowania inwestycji Spółki jest kapitał obcy.

Poziom kapitałów własnych wzrósł z 706 602,9 tys. zł do 803 602,3 tys. zł, z tytułu uzyskania w roku 2013 zysku netto w wysokości 141 999,4 tys. zł.

W zakresie zadań inwestycyjnych Spółka korzysta z długoterminowych kredytów bankowych z Europejskiego Banku Inwestycyjnego i Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju.

The net book value of the Company at the end of 2013 was 803,602.3 thousand PLN, and the net book value per share was 859.88 PLN. This represents a 13.7% increase in the net book value per share over 2012. The total increment in the value of a share at the end of 2013, relative to its face value (500 PLN), was 72%.

During 2013, total assets increased from 2,269,372.2 thousand PLN at the start of the period to 2,665,322.5 thousand PLN at the end of the period. The value of fixed assets rose from 1,916,831.4 thousand PLN at the start of the reporting period to 2,104,277.3 thousand PLN at the end of the period. This is related to the completion of investment projects, including, amongst other things, the delivery of 37 trams.

The Company recorded an increase in fixed assets by 187,445.9 thousand PLN (9.8%) over the previous year, including an increase in "material fixed assets" by 190,128.1 thousand PLN. The value of tangible fixed assets rose by 12.6% (including vehicles by 16.7%), and the value of fixed assets under construction fell by 46%.

The asset structure is largely determined by the nature of the Company and the sector in which it operates. The fixed assets structural ratio is 79%, which is 5.5 of a percentage point lower than at the end of 2012. The current assets structural ratio for 2013 is 21%, which is 5.5 of a percentage point higher than at the end of 2012.

In the period under analysis, the value of current assets rose from 352,540.8 thousand PLN to 561,045.2 thousand PLN, mainly due to a rise in the level of cash. This high level of financial holdings is an effect of the receipt of EU funds, which in 2014–2015, will be assigned to the carrying out of a long-term investment plan.

The level of short-term receivables at the end of the year was 38,237.8 thousand PLN, an increase of 3,017.0 thousand PLN compared with the previous year, mainly due to receivables for goods and services. Consequently, the indicator of the ratio of short-term receivables to assets was 1.4%, compared with 1.6% in 2012.

The structure of liabilities and equity on the balance sheet reflects the origin of assets, i.e. the sources from which they were financed. Relations between liabilities/equity items depend on a large degree on the sector of activity, but also on financial policy. At the present time, the Company's main source of financing for investment is outside capital.

The level of equity rose from 706,602.9 thousand PLN to 803,602.3 thousand PLN, on account of the achievement of a net profit of 141,999.4 thousand PLN in 2013.

For investment projects, the Company makes use of long-term bank credit from the European Investment Bank and the European Bank for Reconstruction and Development.

11.4. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT

Wyszczególnienie		Wykonanie 2012 r. (tys. zł)	Wykonanie 2013 r. (tys. zł)
1	2	3	4
A	Przychody netto ze sprzedaży produktów	718 914,5	763 679,0
B	Koszty działalności operacyjnej	603 515,5	611 989,5
C	Zysk (strata) ze sprzedaży	115 399,0	151 689,5
D	Pozostałe przychody operacyjne	26 307,9	47 937,1
E	Pozostałe koszty operacyjne	6 143,1	5 793,6
F	Zysk (strata) z działalności operacyjnej	135 563,8	193 833,0
G	Przychody finansowe	11 468,5	11 062,1
H	Koszty finansowe	42 441,2	28 816,2
I	Zysk (strata) z działalności gospodarczej	104 591,2	176 078,9
J	Wynik zdarzeń nadzwyczajnych	0,0	0,0
K	ZYSK / STRATA BRUTTO	104 591,2	176 078,9
L	Podatek	20 737,4	34 079,4
M	ZYSK / STRATA NETTO	83 853,8	141 999,4

11.5. RACHUNEK PRZEPLYWÓW PIENIĘŻNYCH

L.p	Nazwa pozycji	I - XII 2012 tys. zł	I - XII 2013 tys. zł
A.	Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej		
I.	Zysk (strata) netto	83 853,8	141 999,4
II.	Korekty	151 126,1	61 037,7
III.	Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	234 979,9	203 037,2
B.	Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej		
I.	Wpływy	2 349,2	2 303,5
II.	Wydatki	453 721,5	597 099,9
III.	Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-451 372,3	-594 796,4
C.	Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej		
I.	Wpływy	345 406,4	397 659,4
II.	Wydatki	55 755,1	72 701,9
III.	Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	289 651,4	324 957,4
D.	Przepływy pieniężne netto razem	73 258,9	-66 801,8
E.	Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych, w tym:	73 258,9	-66 801,8
	- zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	0,0	0,0
F.	Środki pieniężne na początek okresu	214 829,6	288 088,6
G.	Środki pieniężne na koniec okresu, w tym:	288 088,6	221 286,8
	- o ograniczonej możliwości dysponowania	28 628,7	52 733,8

11.4. PROFIT AND LOSS ACCOUNT

Item		Figure for 2012 ('000 PLN)	Figure for 2013 ('000 PLN)
1	2	3	4
A	Net sales of products	718 914.5	763 679.0
B	Operating costs	603 515.5	611 989.5
C	Profit (loss) on sales	115 399.0	151 689.5
D	Other operating revenue	26 307.9	47 937.1
E	Other operating costs	6 143.1	5 793.6
F	Operating profit (loss)	135 563.8	193 833.0
G	Financial revenue	11 468.5	11 062.1
H	Financial costs	42 441.2	28 816.2
I	Profit (loss) on business activity	104 591.2	176 078.9
J	Result on extraordinary events	0.0	0.0
K	PRE-TAX PROFIT/LOSS	104 591.2	176 078.9
L	Tax	20 737.4	34 079.4
M	NET PROFIT/LOSS	83 853.8	141 999.4

11.5. CASH FLOW STATEMENT

No.	Item	Jan. - Dec. 2012 ('000 PLN)	Jan. - Dec. 2013 ('000 PLN)
A.	Operating cash flows		
I.	Net profit (loss)	83 853.8	141 999.4
II.	Adjustments	151 126.1	61 037.7
III.	Net operating cash flows	234 979.9	203 037.2
B.	Investment cash flows		
I.	Receipts	2 349.2	2 303.5
II.	Expenditure	453 721.5	597 099.9
III.	Net investment cash flows	-451 372.3	-594 796.4
C.	Financial cash flows		
I.	Receipts	345 406.4	397 659.4
II.	Expenditure	55 755.1	72 701.9
III.	Net financial cash flows	289 651.4	324 957.4
D.	Total net cash flows	73 258.9	-66 801.8
E.	Change in cash as shown on balance sheet, of which:	73 258.9	-66 801.8
	- change in cash on account of exchange rate differences	0.0	0.0
F.	Cash at start of period	214 829.6	288 088.6
G.	Cash at end of period, of which:	288 088.6	221 286.8
	- with restricted possibility of disposal	28 628.7	52 733.8

Dodatnie przepływy w działalności operacyjnej w 2013 roku w kwocie 203 037,2 tys. zł wskazują na osiągniętą nadwyżkę finansową w podstawowej działalności jednostki, którą Spółka przeznacza na realizację wydatków wynikających z działalności inwestycyjnej oraz finansowej. Nadwyżkę tę wspierają wpływy z działalności finansowej, którymi Spółka finansuje realizowaną w bardzo szerokim zakresie działalność inwestycyjną.

Spółka w 2013 roku wykazała ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej w wysokości 594 796,4 tys. zł, co związane jest z wydatkami na realizowane zadania inwestycyjne i oznacza to zwiększenie działalności nastawionej bezpośrednio na rozwój Spółki. Wydatki te związane były głównie z zakupem 37 ze 186 wagonów niskopodłogowych.

Z kolei działalność finansowa zamknęła się dodatnimi przepływami pieniężnymi w wysokości 324 957,4 tys. zł. Jest to efekt wpływu dotacji z Unii Europejskiej dla projektów: „Dostosowanie taboru Tramwajów Warszawskich do potrzeb osób niepełnosprawnych – zakup 60 tramwajów niskopodłogowych”, „Obsługa północnych obszarów Warszawy komunikacją tramwajową w związku z rozbudową sieci metra oraz zakupem taboru” oraz „Zakup tramwajów niskopodłogowych do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie” na łączną kwotę 397 659,4 tys. zł.

Wydatki inwestycyjne Spółki w 2013 roku wyniosły 597 099,9 tys. zł. Nadwyżka z działalności operacyjnej w wysokości 203 037,2 tys. zł pokrywa 34% tych wydatków. Pozostałe środki na ten cel Spółka pozyskuje z zewnętrznych źródeł finansowania (działalność finansowa).

Ostatecznie Spółka w 2013 roku wykazała zmianę stanu środków pieniężnych jako zmniejszenie o 66 801,8 tys. zł w porównaniu do roku ubiegłego. Spadek jest efektem wykorzystania posiadanych środków finansowych jako wkład własny w realizowanych projektach inwestycyjnych.

The positive flows on operational activity in 2013 amounting to 203,037.2 thousand PLN reflect a financial surplus on the Company's core activity, which is used to finance expenditure resulting from its investment and financial activity. This surplus is supported by receipts from financial activity, which is used to finance wide-ranging investment activity.

In 2013, the Company had negative cash flows of 594,796.4 thousand PLN on investment activity, due to expenditure on current investment projects, and this reflects an increase in activity oriented directly towards the Company's development. This expenditure mainly related to the purchase of 37 out of 186 low-floor trams.

Financial activity produced positive cash flows of 324,957.4 thousand PLN. This is a result of receipt of the subsidy from the European Union for the projects: *"Adjustment of the rolling stock of Tramwaje Warszawskie to the needs of mobility-impaired passengers – purchase of 60 low-floor trams"*, *"Provision of tram transportation in northern areas of Warsaw in connection with the extension of the metro and purchase of rolling stock"* and *"Purchase of low-floor trams to run on the tram network in Warsaw"* for a total amount of 397,659.4 thousand PLN.

The Company's capital expenditure in 2013 totalled 597,099.9 thousand PLN. The operating surplus of 203,037.2 thousand PLN covers 34% of this expenditure. The Company obtains the remaining funds for this purpose from external sources of financing (financial activities).

Overall in 2013, the Company's cash decreased by 66,801.8 thousand PLN compared with the previous year. This decrease is an effect of the Company using financial holdings as its own contribution to investment projects carried out.

KALENDARIUM SPÓŁKI

Styczeń

- zakończenie budowy sieci i słupów trakcyjnych oraz stacji prostownikowej „Obrazkowa” na trasie mostu Marii Skłodowskiej–Curie;
- uruchomienie linii tramwajowej na moście Marii Skłodowskiej-Curie, obsługiwanej tramwajami dwukierunkowymi typu 120Na Swing DUO;
- zakończenie instalacji i oddanie do użytku Systemu Informacji Pasażerskiej na trasie W-Z (odcinek Cm. Wolski - Park Praski);
- organizacja Muzycznego Tramwaju. W Warszawskim Tramwaju Promocyjnym odbywały się występy artystów oraz wspólne śpiewanie warszawskich piosenek;

Marzec

- podpisanie umowy na dostawę 45 niskopodłogowych tramwajów dwukierunkowych z firmą Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA;
- organizacja Międzynarodowego Dnia Poezji w Warszawskim Tramwaju Promocyjnym. Poezję czytał Pan Emilian Kamiński, znany aktor i dyrektor Teatru Kamienica;

Kwiecień

- odbiór od firmy SYSTRA SA koncepcji programowo-przestrzennej budowy zajezdni tramwajowej „Annopol”;
- udział Spółki w Dniu Ziemi; podczas festynu na Polu Mokotowskim Spółka zorganizowała stoisko dla warszawiaków, gdzie prezentowała, w jaki sposób Tramwaje Warszawskie chronią środowisko;
- złożenie wniosku o dofinansowanie projektu pn.: „Dostosowanie infrastruktury tramwajowej w Warszawie do potrzeb związanych z eksploatacją tramwajów niskopodłogowych”;

Maj

- organizacja Dnia Otwartego na Zajezdni R4 „Żoliborz” z okazji 105–lecia Warszawskiego Tramwaju Elektrycznego i 50-lecia Zajezdni „Żoliborz”;
- zakończenie wymiany słupów trakcyjno-oświetleniowych w ul. Marymonckiej;
- uruchomienie linii turystycznej „T” – kursowanie tramwajów zabytkowych oraz Warszawskiego Tramwaju Promocyjnego wraz z przewodnikiem;

Czerwiec

- odbiór od firmy IMS Sp. z o. o. studium techniczno-ekonomicznego wydłużenia trasy tramwajowej w ciągu ul. Stalowej;
- zakończenie modernizacji torowiska tramwajowego w Al. Jerozolimskich (odc. ul. Poznańska - ul. Parkingowa);
- zakończenie modernizacji Centrum Dyspozytorskiego Systemu SNRT2000;
- inauguracja V edycji kampanii społecznej „Bądźmy Razem Bezpieczni”;
- wizyta delegacji dyrektorów i kierowników przedsiębiorstw z Białorusi zajmujących się wdrażaniem Zintegrowanego Systemu Zarządzania, podległych bezpośrednio Ministerstwu Przemysłu Białorusi;

CORPORATE CALENDAR

January

- completion of construction of traction network, traction grid columns and “Obrazkowa” rectifier station on the Maria Skłodowska-Curie bridge route;
- entry into service of tram line over the Maria Skłodowska-Curie bridge, served by bidirectional type 120Na Swing DUO trams;
- completion of installation and acceptance for use of Passenger Information System on the W-Z route (Cm. Wolski - Park Praski section);
- organization of musical tram event [“*Muzyczny Tramwaj*”]. Performances by artists and singing of Warsaw songs as a group on board the Warsaw Promotional Tram;

March

- signature of contract for the supply of 45 bidirectional low-floor trams with Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA;
- organization of event for World Poetry Day in the Warsaw Promotional Tram. Poetry was read by Emilian Kamiński, a well-known actor and director of the Warsaw theatre “Teatr Kamienica”;

April

- acceptance from SYSTRA SA on the planning and spatial concept for construction of the “Annopol” tram depot;
- participation of the Company in Earth Day; at the festival held in the “Pole Mokotowskie” park, the Company organized a stand presenting residents of Warsaw with information on what actions Tramwaje Warszawskie takes to protect the environment;
- submission of grant application for the project entitled: “*Adjustment of tram infrastructure in Warsaw to needs related to the operation of low-floor trams*”;

May

- organization of Open Day at the “Żoliborz” R4 Tram Depot to mark the 105th anniversary of the Warsaw Electric Tramway and the 50th anniversary of the “Żoliborz” Depot;
- completion of work to replace the traction and lighting columns on ul. Marymoncka;
- entry into service of tourist line “T” – served by vintage trams and the Warsaw Promotional Tram with a guide;

June

- acceptance from IMS Sp. z o. o. on technical and economic study for lengthening the tram route along ul. Stalowa;
- completion of modernization of the tram track on Al. Jerozolimskie (ul. Poznańska - ul. Parkingowa section);
- completion of modernization of Control Centre for SNRT2000 System;
- launch of the fifth edition of the “Let’s Be Safe Together” social campaign;

Lipiec

- wykonanie opracowania projektu sygnalizacji świetlnej na ul. Górczewskiej (odc. pętla os. Górczewska-ul. Klemensiewicza).
- audit odnowienia certyfikacji Zintegrowanego Systemu Zarządzania przeprowadzony przez Polskie Centrum Badań i Certyfikacji SA;
- przyznanie przez PCBC SA Certyfikatu ZSZ Jakość * BHP * Środowisko z ważnością do 15.07.2016 r;

Sierpień

- zakończenie przebudowy sieci trakcyjnej w al. Jana Pawła II (odc. al. „Solidarności”-rondo ONZ);

Wrzesień

- zakończenie modernizacji torowiska tramwajowego w ul. Popiełuszki (odc. pl. Grunwaldzki-ul. Słowackiego);
- organizacja XII edycji Dni Transportu Publicznego;
- nagroda dla Pani Danuty Zacharskiej, Dyrektora Biura Realizacji Przewozów, za promowanie międzynarodowych standardów jakości podczas „Polskiego Dnia Jakości” oraz Jubileuszu 55-lecia Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji SA zorganizowanego na Stadionie Narodowym w Warszawie, pod patronatem Europejskiej Organizacji Jakości – EOQ;
- przeprowadzenie programu profilaktycznego dla pracowników Spółki „Wady postawy”;

Październik

- podpisanie umowy o dofinansowanie projektu pn.: „Zakup tramwajów niskopodłogowych do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie”;
- inauguracja V Edycji Warszawskiej Linii Edukacyjnej;
- wprowadzenie nowego Regulaminu Organizacyjnego Spółki Tramwaje Warszawskie;
- podpisanie umowy na przygotowanie projektu indywidualnego pn.: „Budowa trasy tramwajowej w ciągu ul. Powstańców Śląskich oraz modernizacja zaplecza wraz z wymianą sprzętu w Zakładach Eksploatacji Tramwajów i Zakładzie Naprawy Tramwajów”;

Listopad

- przyjęcie na stan ostatniego, 186. tramwaju z tzw. „kontraktu stulecia”;

Grudzień

- inauguracja kampanii społecznej „Więcej życzliwości dla kobiet w ciąży”;
- zakończenie przebudowy układu zasilania kabli trakcyjnych z podstacji trakcyjnej „Niska”;
- wykonanie zasilania dwustronnego dla podstacji trakcyjnej „Karska”.

- visit by a delegation of heads of business and managers from Belarus responsible for the deployment of Integrated Management Systems, under the direct supervision of the Belarus Ministry of Industry;

July

- work on preparation of the project for light signals on ul. Górczewska (section from os. Górczewska terminus to ul. Klemensiewicza);
- audit to renew Integrated Management System certification conducted by the Polish Centre for Audit and Certification;
- Integrated Management System Certificate for Quality * Occupational Health and Safety * and the Environment issued by PCBC SA with validity until July 15, 2016;

August

- completion of reconstruction of the traction network on al. Jana Pawła II (al. "Solidarności"–Rondo ONZ section);

September

- completion of modernization of the tram track on ul. Popiełuszki (pl. Grunwaldzki-ul. Słowackiego section);
- organization of 12th edition of "Public Transport Days";
- Award presented to Ms. Danuta Zacharska, Director of the Transport Operations Office, for the promotion of international quality standards as part of Polish Quality Day and the 55th anniversary of the Polish Centre for Audit and Certification organized at the Polish National Stadium in Warsaw under the patronage European Organization for Quality– EOQ;
- organization of a preventative health program for employees of the Company to help prevent postural defects;

October

- signature of grant agreement for the project entitled: *"Purchase of low-floor trams to run on the tram network in Warsaw"*;
- launch of the 5th edition of the Warsaw Education Line;
- introduction of new Organizational Rules for Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.;
- signature of agreement for preparation of the individual project entitled: *"Construction of a tram route along ul. Powstańców Śląskich and modernization of technical support infrastructure with replacement of equipment in the Tram Operating Units and the Tram Repairs Unit"*;

November

- handover of the last of the 186 trams for the "contract of the century";

December

- launch of social campaign for "More kindness to pregnant women";
- completion of reconstruction of the traction cable supply system from the "Niska" traction substation;
- construction of dual power supply for the "Karska" traction substation.

SPIS TREŚCI

1.	Organy i struktura organizacyjna	6
2.	Przedmiot działalności i misja Spółki.....	12
3.	Eksplatacja	14
4.	Projekty Spółki Tramwaje Warszawskie dofinansowane oraz planowane do dofinansowania przez Unię Europejską.....	24
5.	Infrastruktura tramwajowa.....	34
6.	Inwestycje.....	36
7.	Działalność promocyjna i zaangażowanie społeczne	46
8.	Pracownicy	52
9.	Zintegrowany System Zarządzania (Jakością, Środowiskowego i BHP)	62
10.	Ochrona Środowiska.....	66
11.	Dane finansowe.....	70

CONTENTS

1.	Controlling bodies and organizational structure	7
2.	Purpose of business activity and Company mission.....	13
3.	Operations	15
4.	Warsaw Tramways projects funded or planned to be funded by EU grants	25
5.	Tram infrastructure.....	35
6.	Investment projects.....	37
7.	Promotional activity and social responsibility	47
8.	Employees	53
9.	Integrated Management System (Quality, Environmental and Health and Safety)	63
10.	Environmental protection	67
11.	Financial data	71



TRAMWAJE WARSZAWSKIE SP. Z O.O.

ul. Siedmiogrodzka 20, 01-232 Warszawa, tel.: + 48 (0) 22 534 43 00; fax: + 48 (0) 22 632 15 57
e-mail: tramwaje.warszawskie@tw.waw.pl, www.tw.waw.pl