



GRUPA PKP

Warszawa, 28 luty 2008r.



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE Spółka Akcyjna

Struktura GRUPY PKP i zatrudnienie na 31.12.2007r.

Polskie Koleje Państwowe S.A

Zatrud. – 3 230

Spółki objęte konsolidacją

**PKP Przewozy
Regionalne Sp. z o.o.**

Zatrud. – 16 600

PKP Intercity Sp. z o.o.

Zatrud. – 2 500

PKP SKM Sp. z o.o.

Zatrud. – 850

PKP Cargo S.A.

Zatrud. – 44 400

PKP LHS Sp. z o.o.

Zatrud. – 1 220

**PKP Polskie Linie
Kolejowe S.A.**

Zatrud. – 42 500

**PKP Energetyka
Sp. z o.o.**

Zatrud. – 8 300

**Telekomunikacja
Kolejowa Sp. z o.o.**

Zatrud. – 3 000

**PKP Informatyka
Sp. z o.o.**

Zatrud. – 810

100%	20 spółek
50%-99%	7 spółek
10%- 49%	12 spółek
< 10%	36 spółek

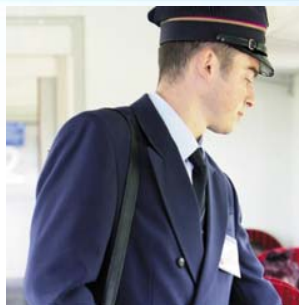
**Zatrudnienie
ogółem w Grupie PKP:**

127 282 osób



Restrukturyzacja zatrudnienia

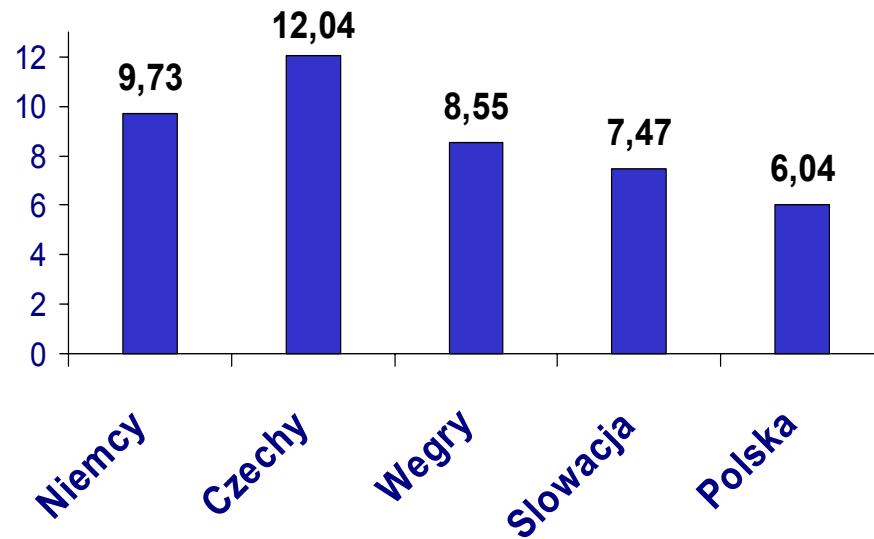
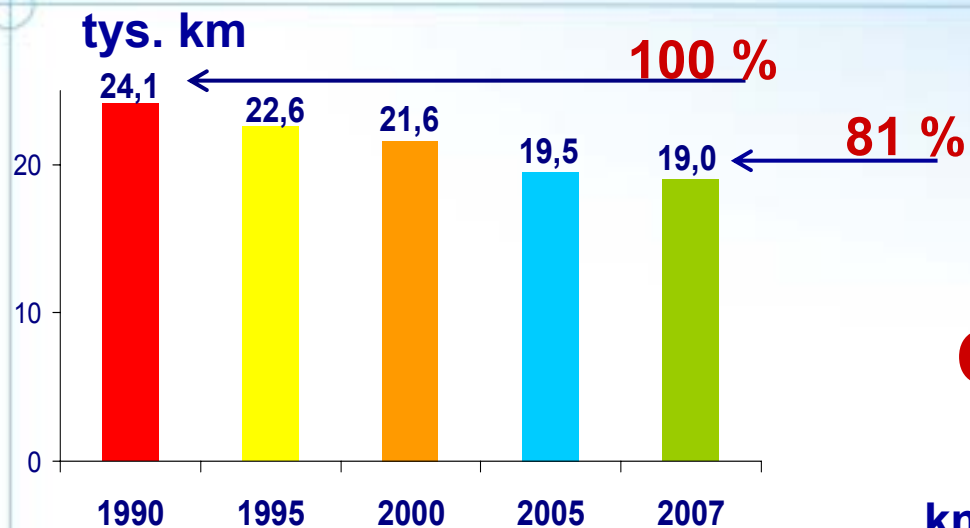
❖ tys. prac.



Koszt restrukturyzacji zatrudnienia 1,1 mld PLN poniesiony przez PKP.

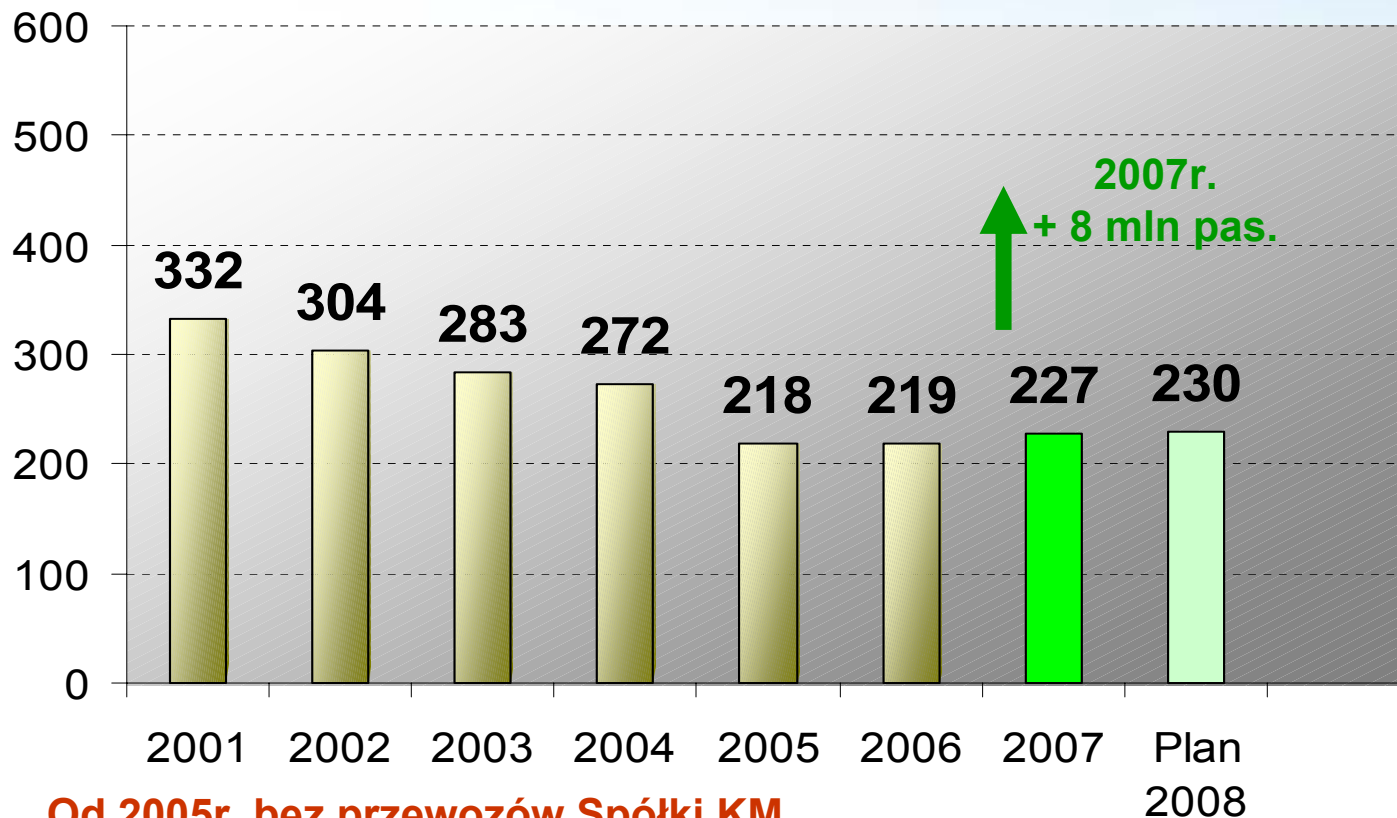


Długość linii kolejowych w Polsce



Przewozy pasażerów w Grupie PKP

❖ Ilość przewiezionych pasażerów (mln pas)



Od 2005r. bez przewozów Spółki KM
w 2005r. – 40,0 mln pas.,
w 2006r. – 42,4 mln pas.,
wg prognozy w 2007r. – 44,9 mln pas.

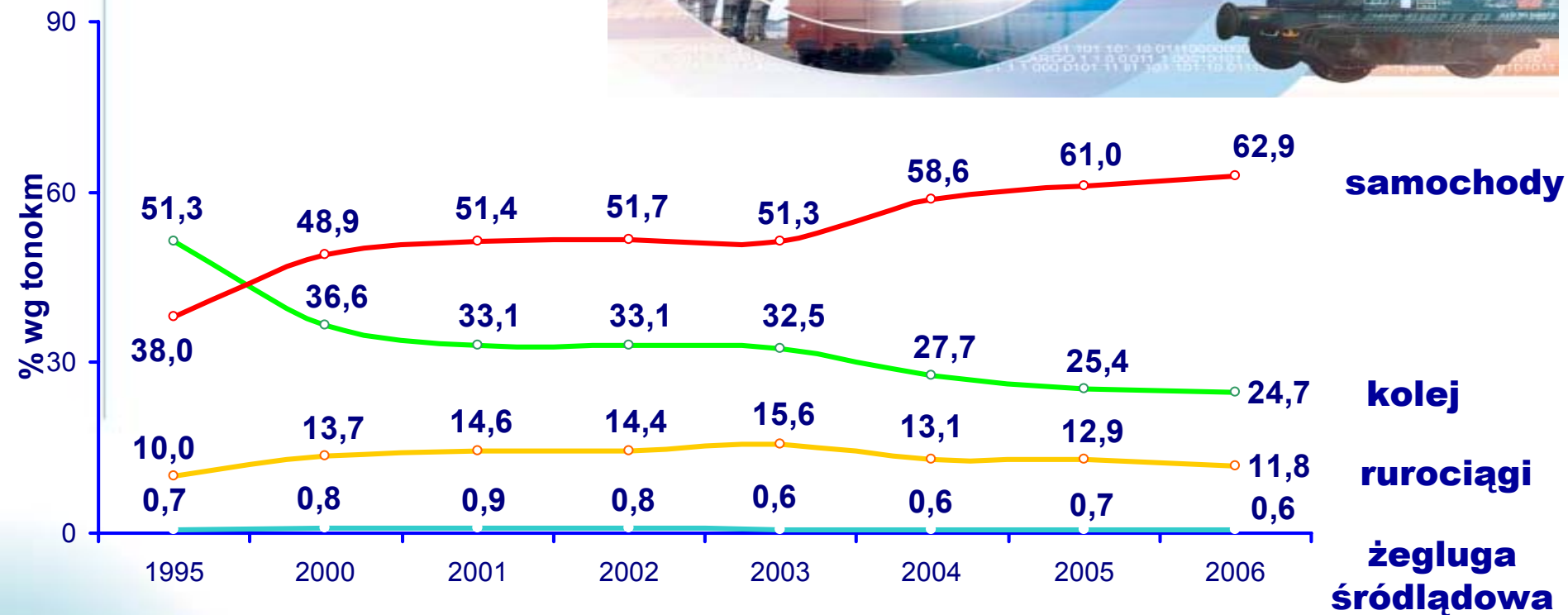
Przewozy pasażerskie na tle innych państw

Wyszczególnienie	Niemcy	Polska	Czechy	Szwajcaria
Długość linii kolejowych (tys. km)	36,1	19,0	9,5	3,2
Ilość pociągów pasażerskich uruchamianych w dobie (tys.)	30	3,3	7,8	7
Ilość pociągów w przeliczeniu na długość linii kolejowych	0,83	0,17	0,82	2,19

Gdyby w Polsce ilość pociągów w przeliczeniu na długość linii kolejowych była taka jak w Niemczech, to dziennie w trasę powinno wyruszać

16,2 tys. pociągów !

Udział transportu kolejowego w przewozach towarów w Polsce

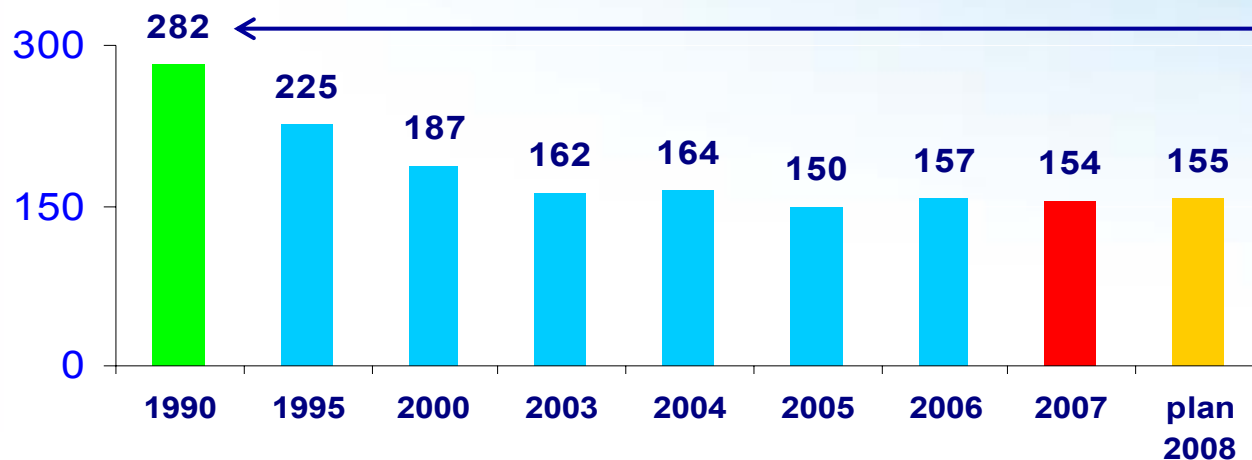


Źródło: Rocznik statystyczny



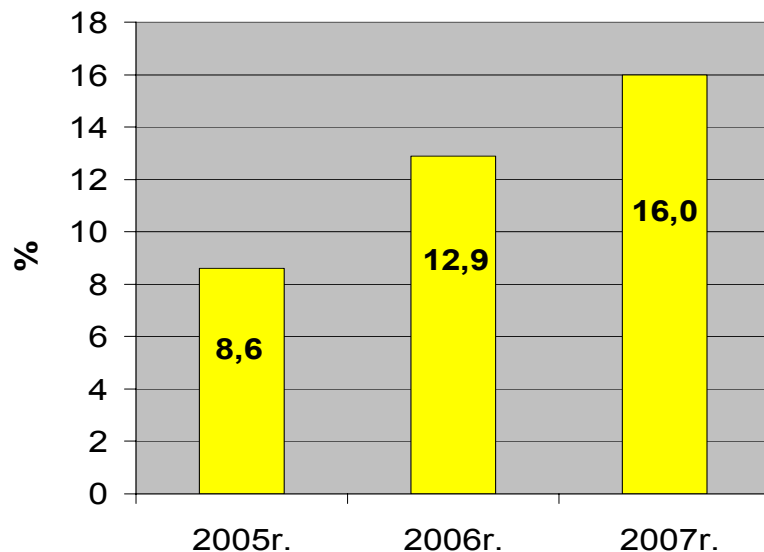
Przewozy towarów w Grupie PKP

❖ Ilość przewiezionych ładunków (mln ton)



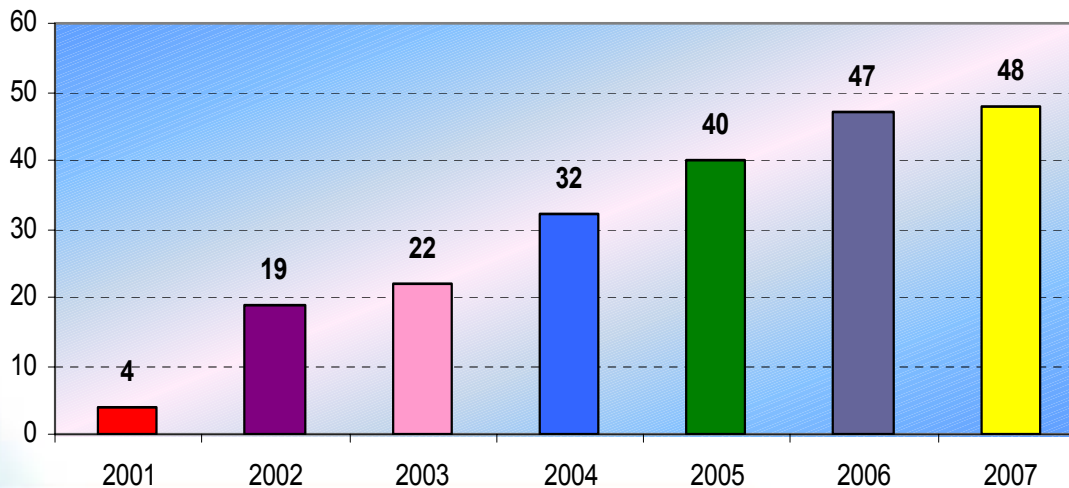
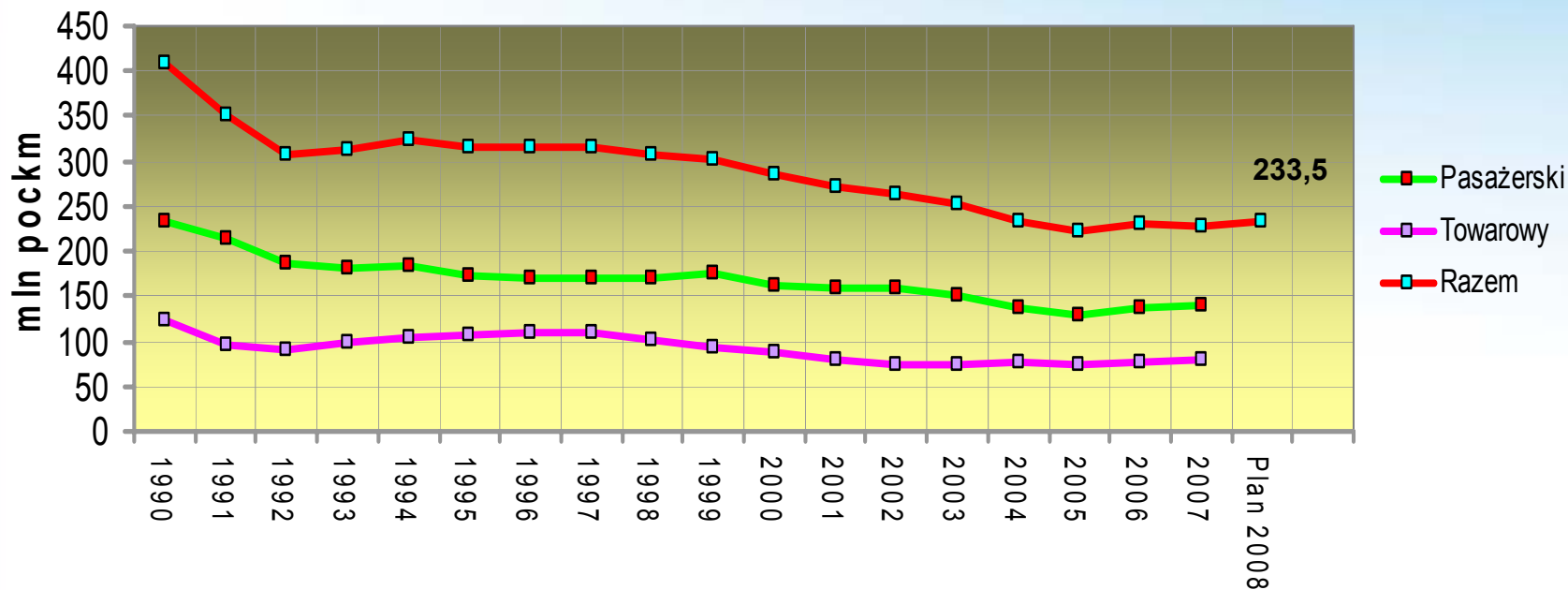
100%

55%



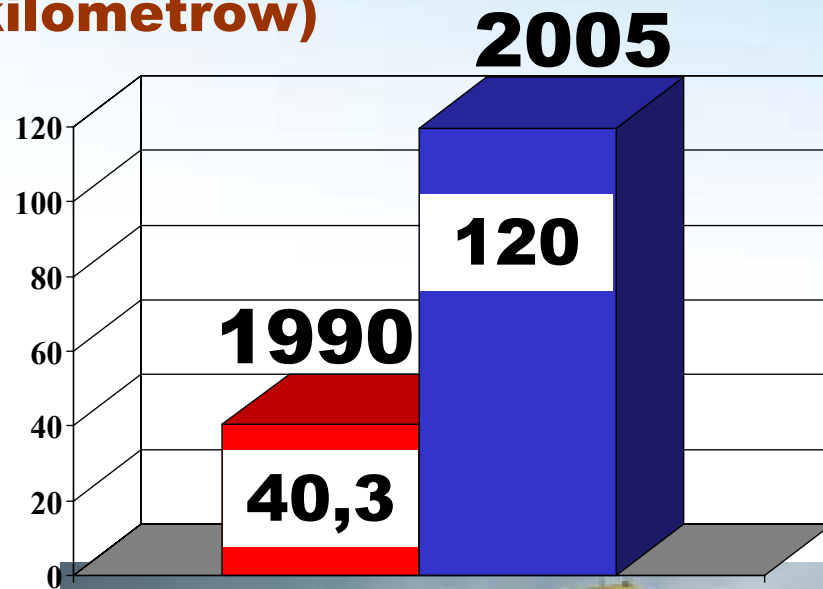
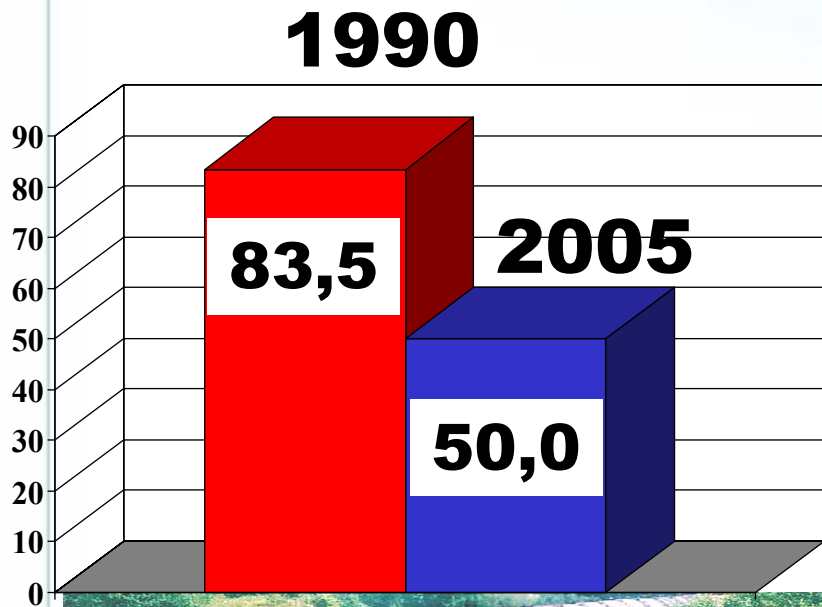
(%) wzrost udziału pracy eksploatacyjnej w zakresie przewozu towarów [pockm] przewoźników spoza Grupy na sieci PKP PLK S.A.

Praca eksploatacyjna w latach 1990 – 2006 na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A.



Liczba obsługiwanych przewoźników w latach 2001 - 2007

Przewozy ładunków transportem kolejowym i drogowym w Polsce (mld tonokilometrów)



Proces liberalizacji sektora kolejowego w Polsce

Pojawienie się na rynku polskim nowych przewoźników prywatnych nie miało wpływu na wyraźną zmianę struktury międzygałęziowej przewozów, **nie zahamowało też odpływu ładunków z kolei na transport samochodowy.**



 **Liberalizacja nie może być celem samym w sobie!**

Liberalizacja → Globalizacja

Sytuacja międzynarodowa:



Wynik netto spółek Grupy PKP w latach 2003 – 2007 (mln zł)

Wyszczególnienie	2003r.	2004r.	2005r.	2006r.	2007r. prognoza
PKP S.A.	-696,1	179,5	109,9	194,4	1,5
PKP Cargo S.A.	-67,3	109,8	20,1	50,5	15,0
PKP LHS	20,2	23,5	17,6	64,1	50,2
PKP Przewozy Regionalne /*	-1 240,6	-763,4	-647,2	-142,5	13,5
PKP Intercity	-31,6	-49,4	3,1	34,8	51,5
PKP Polskie Linie Kolejowe	-256,0	-176,7	-949,9	-212,9	-62,5
PKP Energetyka	-68,5	20,1	21,2	24,4	42,4
Telekomunikacja Kolejowa	-11,8	-6,5	-43,2	-17,9	0,2

*) Wyniki spółek 2007r. PKP Przewozy Regionalne i PKP Intercity uwzględniają wpłaty z Funduszu Kolejowego:
 odpowiednio: w 2006r. 110,8 mln zł. PRG i 11,7 mln zł. INC.
 w 2007r. 132,1 mln zł. PRG i 14,0 mln zł. INC.

***) PNI – plan i wyniki dotyczą okresu kwiecień – grudzień 2007r.



Zbilansowanie Przewozów Regionalnych

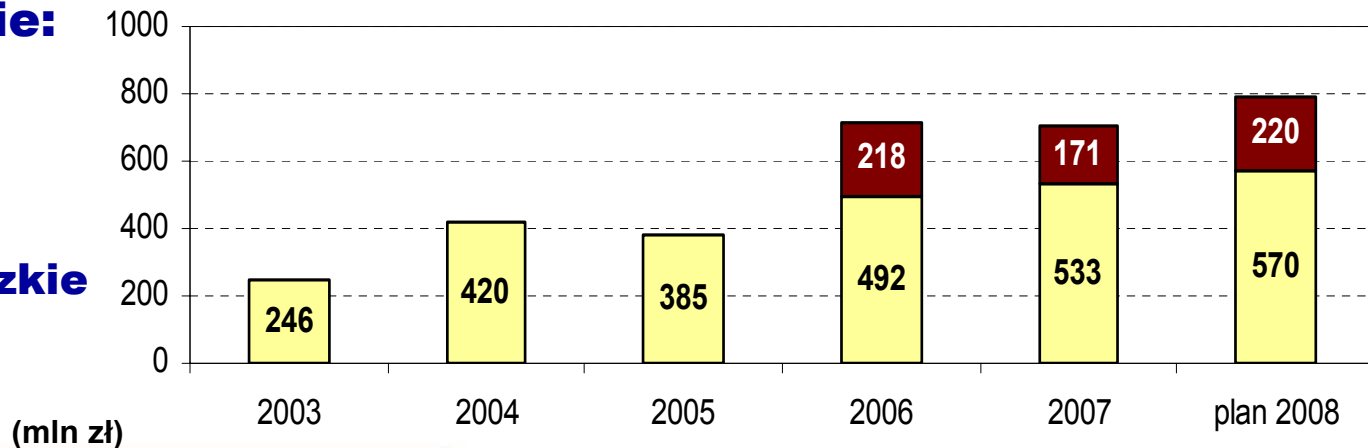
Wynik netto



Dofinansowanie:

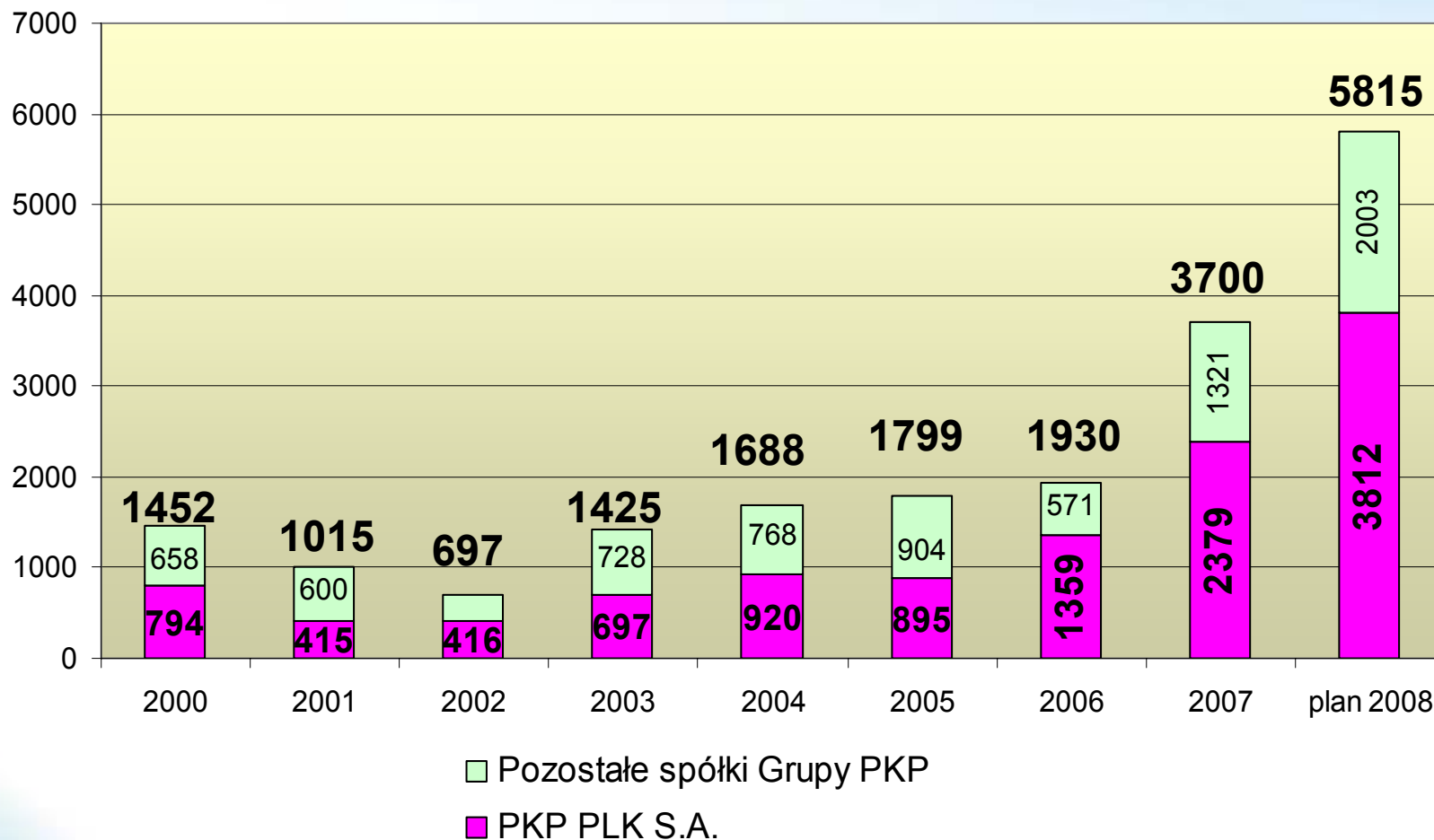
 pociągi regionalne

 pociągi międzywojewódzkie



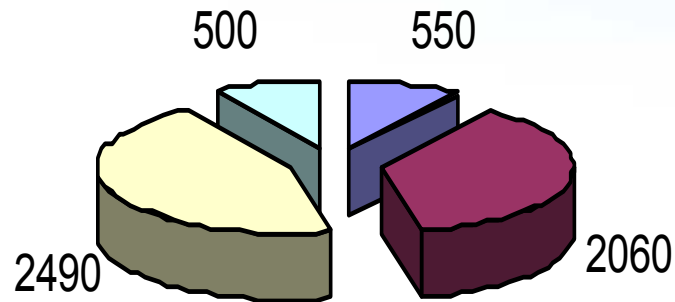
Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP

w mln zł



Zadłużenie Grupy PKP

➤ **PKP S.A.: 5,6 mld zł**



- Kredyty inwestycyjne
- Kredyty restrukturyzacyjne w tym zatrudnienie
- Obligacje
- Pozostałe

➤ **PKP Przewozy Regionalne: 2,16 mld zł**



Zadania przed nami.....

1. Uregulowanie zadłużenia historycznego - realizacja **Strategii z 17 kwietnia 2007r. = oddłużenie PKP Przewozy Regionalne,**
2. Usamorządowienie przewozów regionalnych,
3. Restrukturyzacja i prywatyzacja Spółek Grupy PKP,
4. Trwały rozwój transportu kolejowego,
5. Zapewnienie uczciwej konkurencji międzygałęziowej.



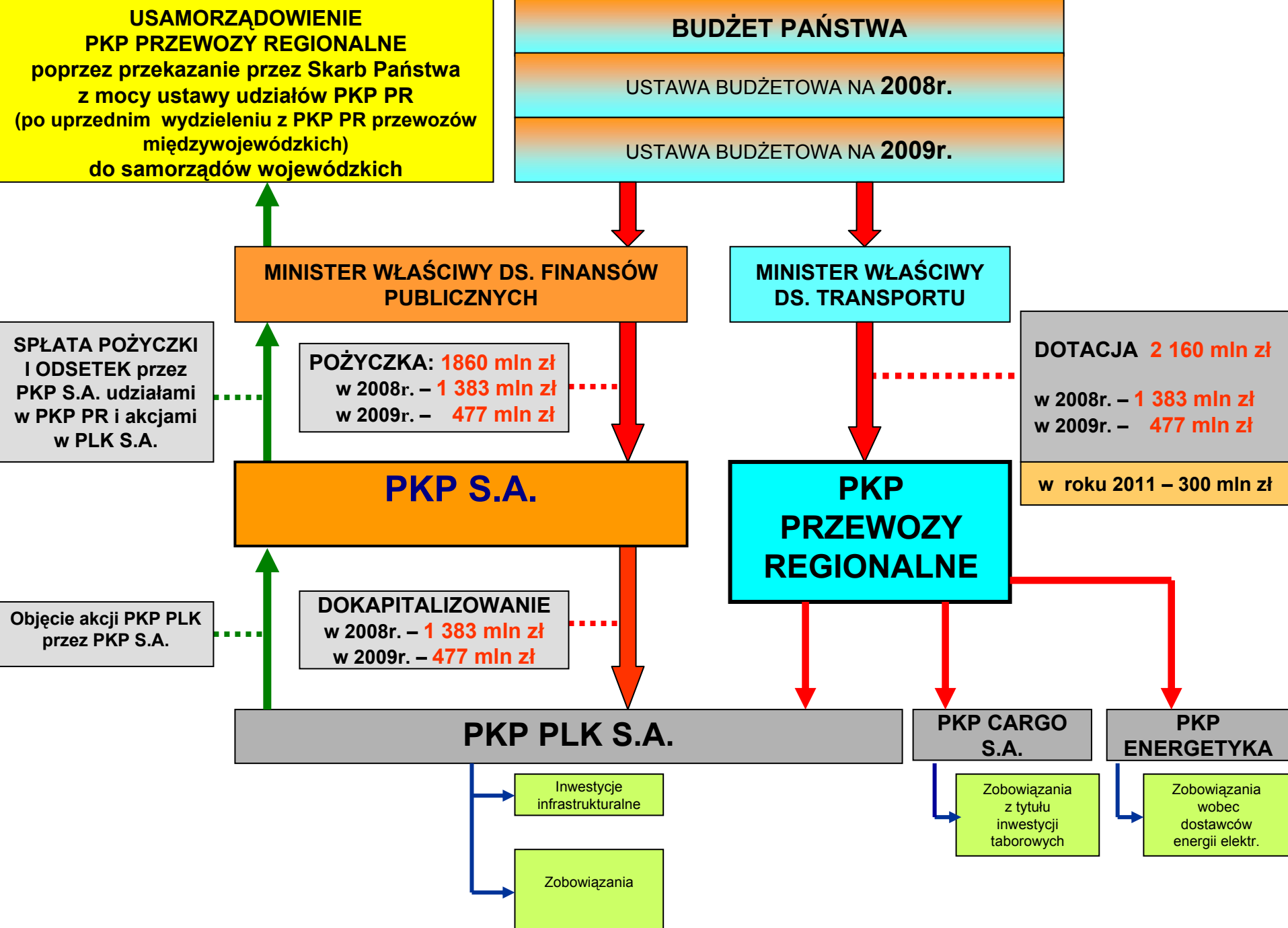
**ODDŁUŻENIE SPÓŁKI
PKP PRZEWOZY
REGIONALNE**



Koncepcja oddłużenia PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o.

Oddłużenie PKP PR wg tej koncepcji nie podlega obowiązkowi notyfikacji Komisji Europejskiej.

Podstawą prawną udzielenia PKP PR pomocy jest **art. 73 TWE, który stanowi, iż „zgodna z niniejszym Traktatem jest pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej”**.



Rekompensata dla PKP PR

Podstawa prawna – Ustawa o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” – **Projekt III**

Dotacja przekazana zostanie „PKP PR” **tytułem rekompensaty za straty** poniesione przez **PKP PR** w związku z wykonywaniem przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych **w okresie od 1 października 2001r. do 30 kwietnia 2004r.**

Minister transportu przekaże „PKP PR” **dotację w wysokości 2 160 mln zł:**

- 1 383 mln zł – do 31 grudnia 2008r.,
- 477 mln zł – do 30 listopada 2009r.,
- 300 mln zł – do 31 grudnia 2011r.

Realizacja zobowiązań wobec Spółek Grupy PKP

Wierzyciel	2008	2009	2010	2011	Razem
Zobowiązania podlegające spłacie, w tym:	1383	477	0	300	2160
PLK	818	282			1100
PKP CARGO	446	154			600
PKP S.A.				300	300
Energetyka i pozostali	119	41			160

Brak oddłużenia PKP Przewozy Regionalne

=

Znaczne ograniczenie możliwości inwestycyjnych:

**PKP PLK S.A.,
PKP CARGO S.A.**





USAMORZĄDOWIENIE SPÓŁKI PKP PRZEWOZY REGIONALNE

Podstawa prawna

Ustawa o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (**Projekt III**)

Usamorządowienie wymaga działań w zakresie:

- ❖ **oddłużenia,**
- ❖ **realokacji majątku,**
- ❖ **zmian organizacyjnych w Grupie PKP
(Inter Regio, Spółka Biletowa),**
- ❖ **spraw pracowniczych.**

USAMORZĄDOWIENIE PKP PR (1)

Podstawa prawna – Ustawa o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” – **Projekt III**

Minister właściwy do spraw finansów publicznych udzieli pożyczki PKP S.A. w wysokości 1 860 mln zł:

- 1 383 mln zł – do 31 sierpnia 2008r.
- 477 mln zł – do 30 listopada 2009r.

PKP SA przeznaczy pożyczkę na podwyższenie kapitału zakładowego w PLK SA.

Środki finansowe uzyskane w wyniku podwyższenia kapitału zakładowego **PLK SA** przeznaczy na **budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie i ochronę infrastruktury kolejowej oraz zarządzanie tą infrastrukturą.**

USAMORZĄDOWIENIE PKP PR (2)

Wykonanie zobowiązań PKP S.A. z tytułu pożyczki wraz odsetkami oraz innymi kosztami, nastąpi poprzez przeniesienie na Skarb Państwa :

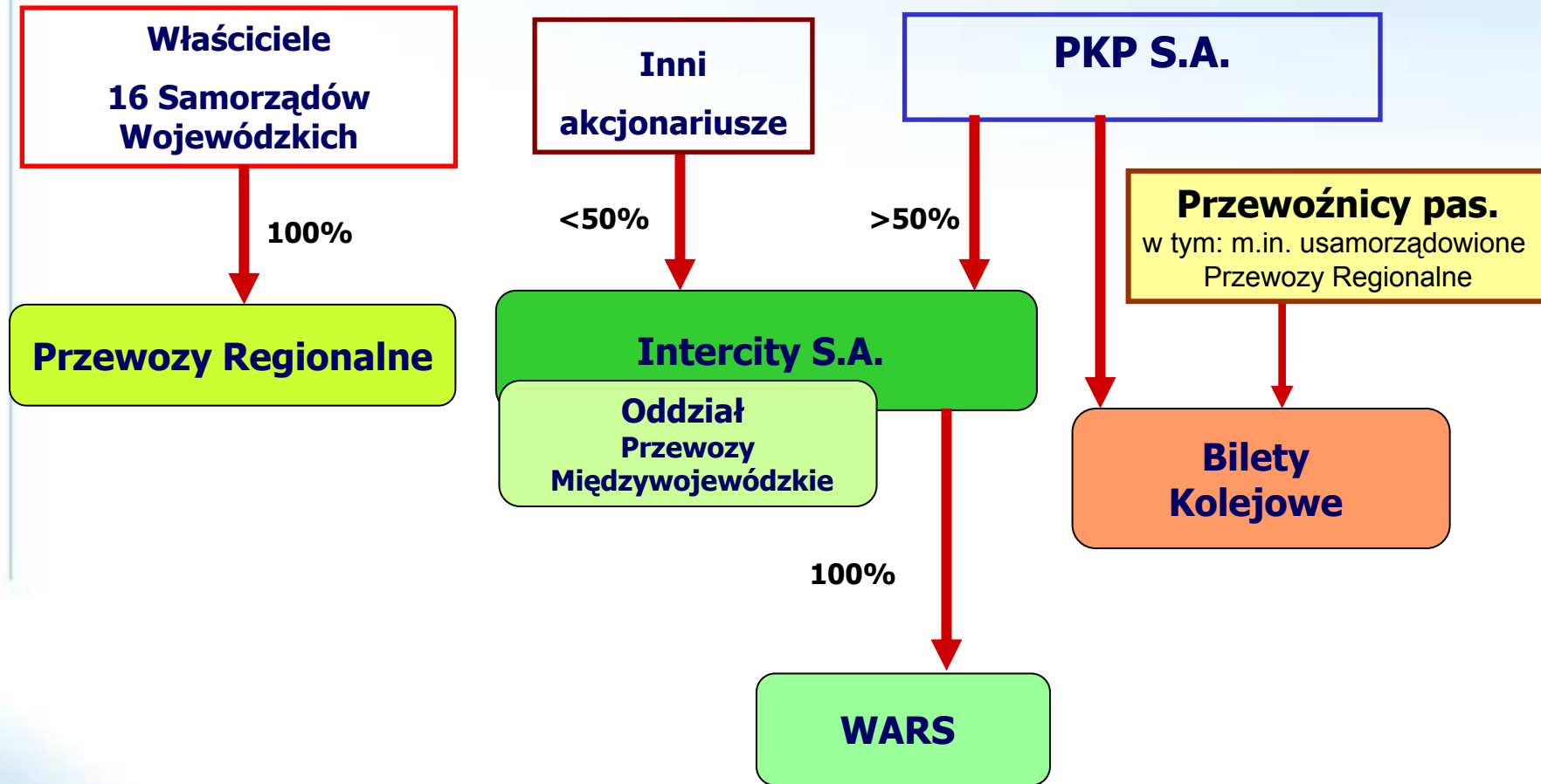
- w pierwszej kolejności wszystkich udziałów PKP S.A. w PKP PR,**
- w pozostałej części odpowiedniej ilości akcji PKP S.A. w PLK SA**

Należące do Skarbu Państwa **udziały w kapitale zakładowym PKP PR nabywają z mocy ustawy samorzady województw.**

Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia określi **ilości udziałów w kapitale zakładowym PKP PR nabytych z mocy ustawy przez samorzady województw** (wg. wielkości województwa, liczby mieszkańców, długości linii kolejowych na terenie województwa oraz średniej pracy przewozowej z ostatnich trzech lat).

Minister transportu niezwłocznie zawiadomi zarządy województw o dniu objęcia przez samorzady województw udziałów w spółce PKP PR.

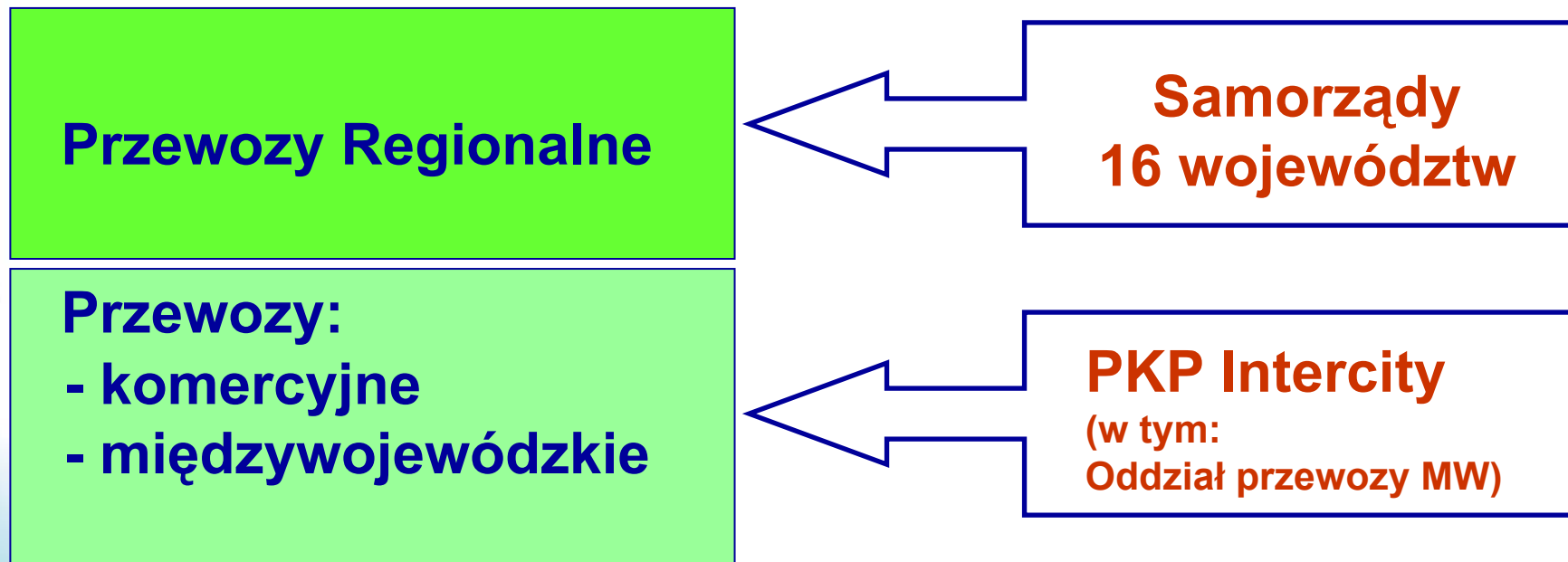
Docelowa struktura własnościowa spółek pasażerskich po restrukturyzacji



Segmentacja przewozów pasażerskich

Wdrożenie docelowego modelu funkcjonowania przewozów pasażerskich

- ❖ **przewozy regionalne**, dofinansowanie z budżetów lokalnych
- ❖ **przewozy międzywojewódzkie**, dofinansowanie z budżetu centralnego
- ❖ **przewozy kwalifikowane (komercyjne)**



Podział PKP Przewozy Regionalne Sp.z o.o.

Przewozy Regionalne

Tabor:

EZT (bez KM -184 szt.) - **882 szt.**

Wagony osobowe - **1217 szt.**

Autobusy szynowe - **12 szt.**

(101 szt. jest własn. samorządów)

+

Majątek PKP CARGO S.A.: lok. spalinowe

Majątek PKP S.A.:

- 23 zaplecza techniczne,

- Siedziba spółki

PKP IC (Oddział przewozy MW)

Tabor:

EZD - **11 szt.**

Wagony osobowe - **1830 szt.**

Lokom. EP07 - **69 szt.**

+

Majątek PKP Cargo S.A.

- lok. elektryczne i spalinowe

Majątek PKP S.A. :

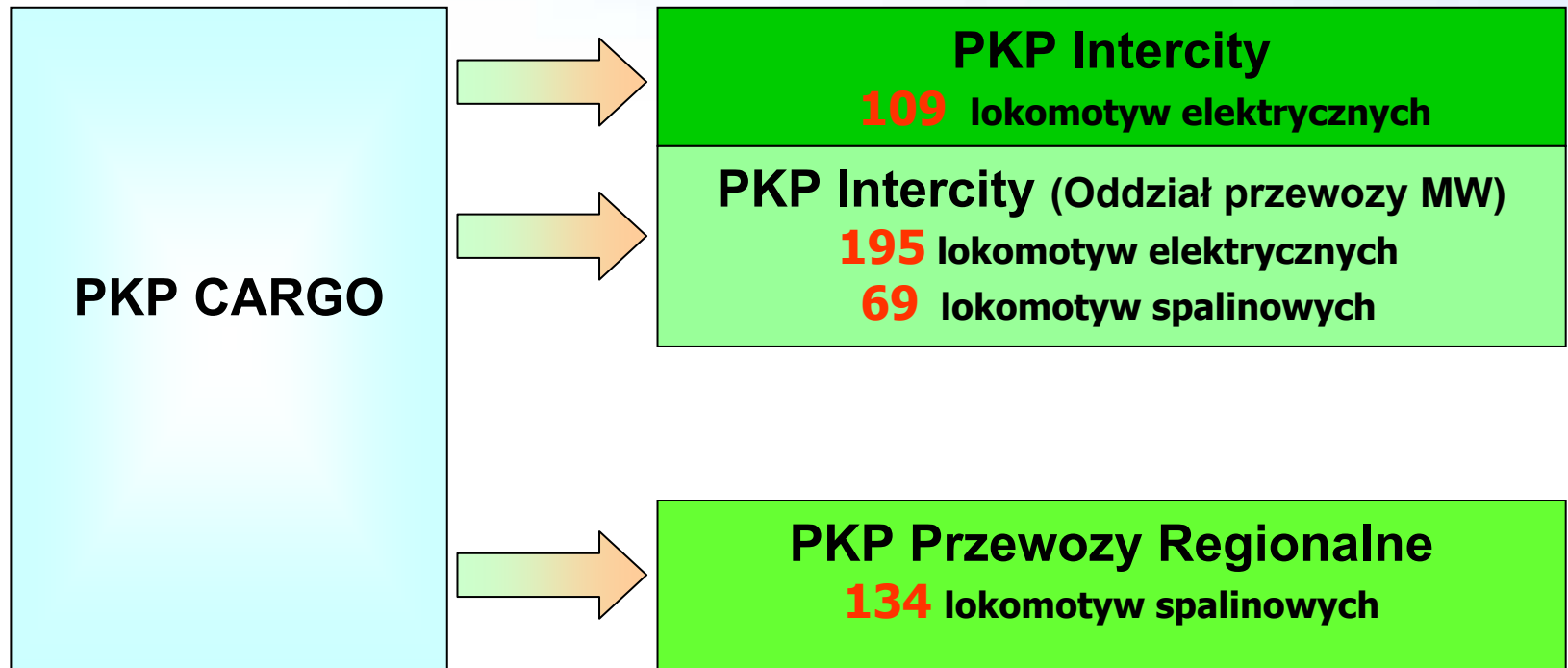
9 zapleczy technicznych

EZT - elektryczne zespoły trakcyjne (w tym: wszystkie 75 szt. zmodernizowane w ramach środków UE - SPOT 2004-2006)

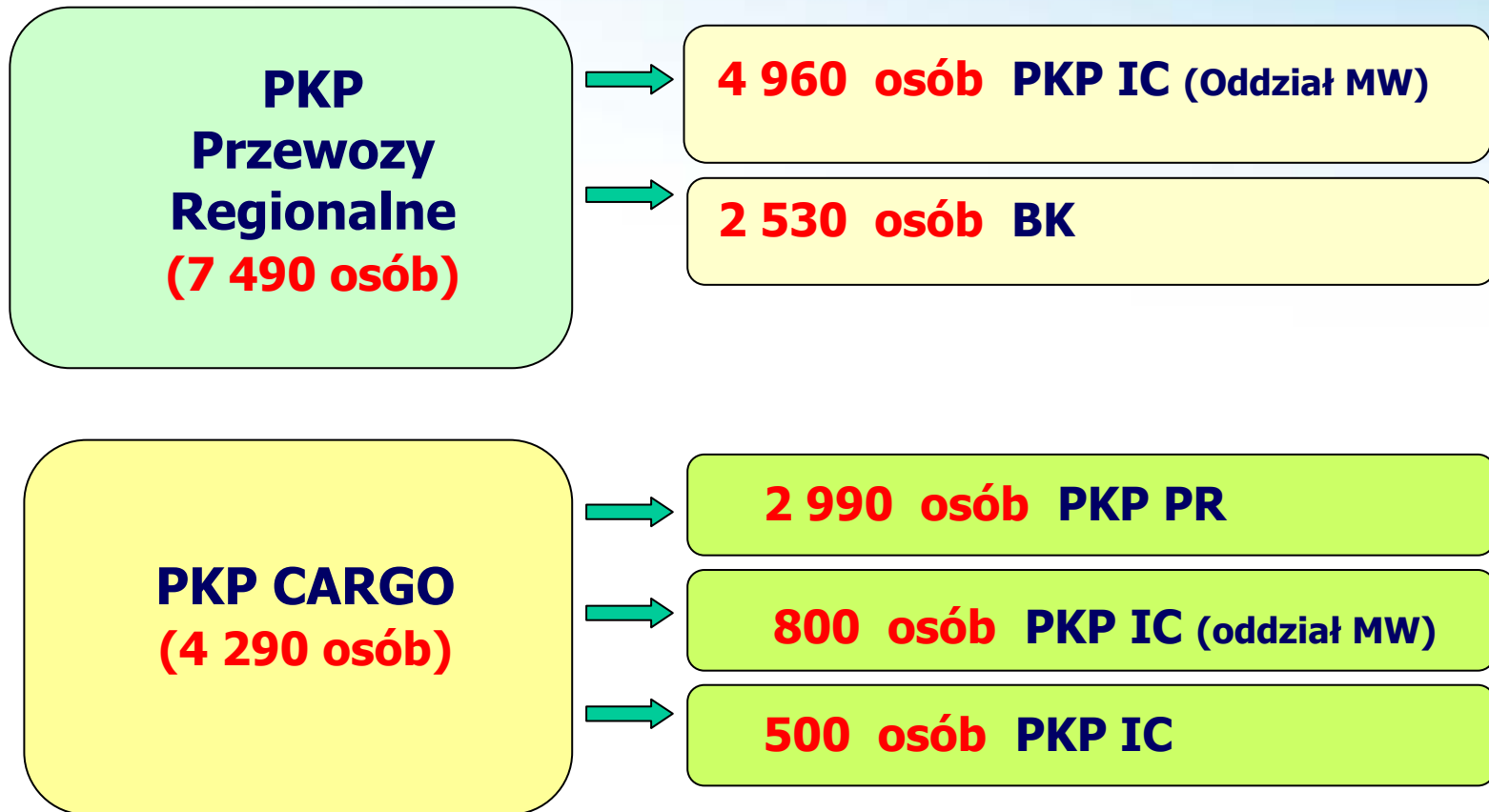
EZD - elektryczne zespoły dalekobieżne



Realokacja majątku PKP CARGO S.A.

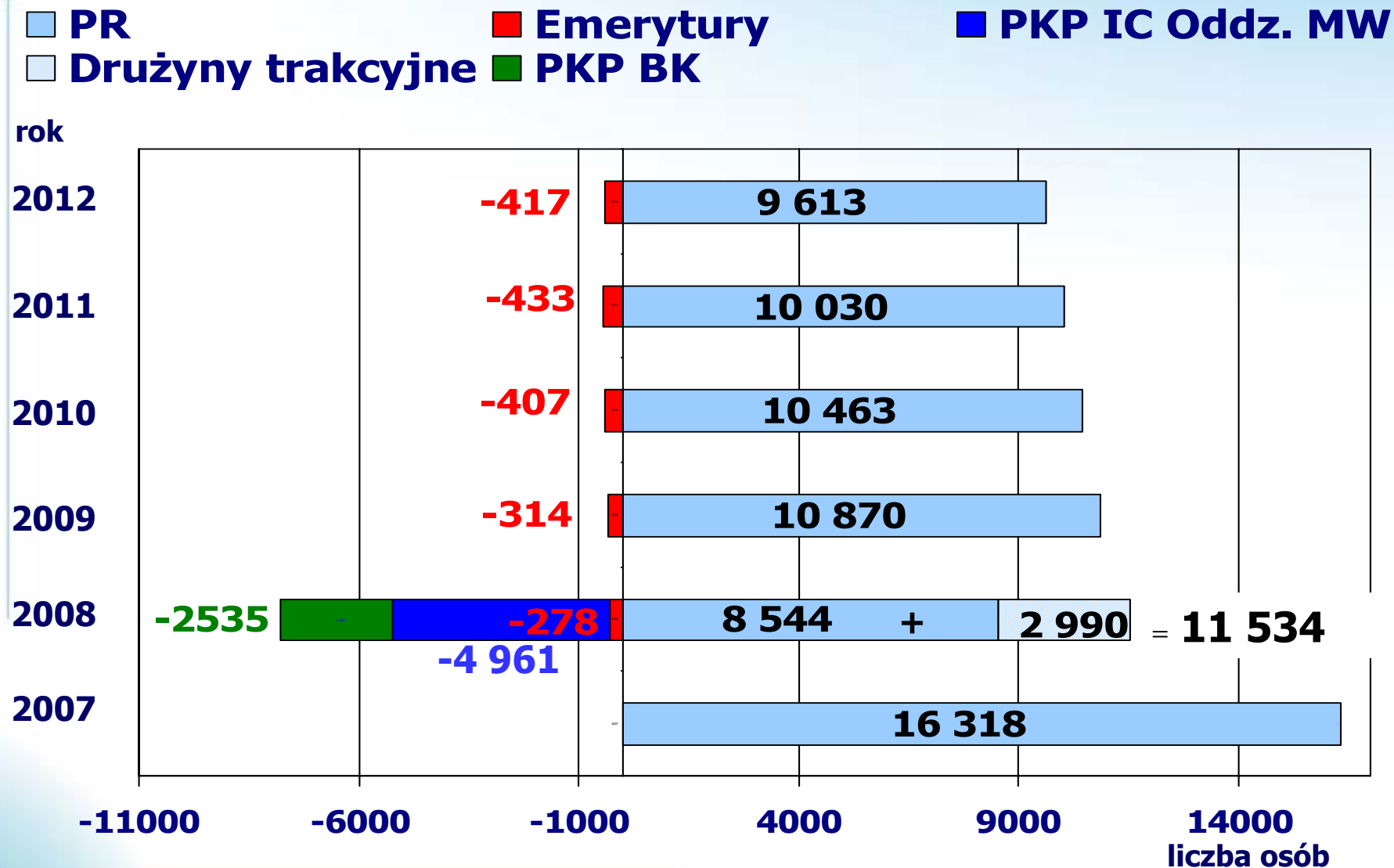


Przemieszczenia pracowników w Grupie PKP



ŁĄCZNIE 11 780 OSÓB ZMIENI PRACODAWCĘ

PRZEWOZY REGIONALNE Sp. z o.o. (2007-2012)

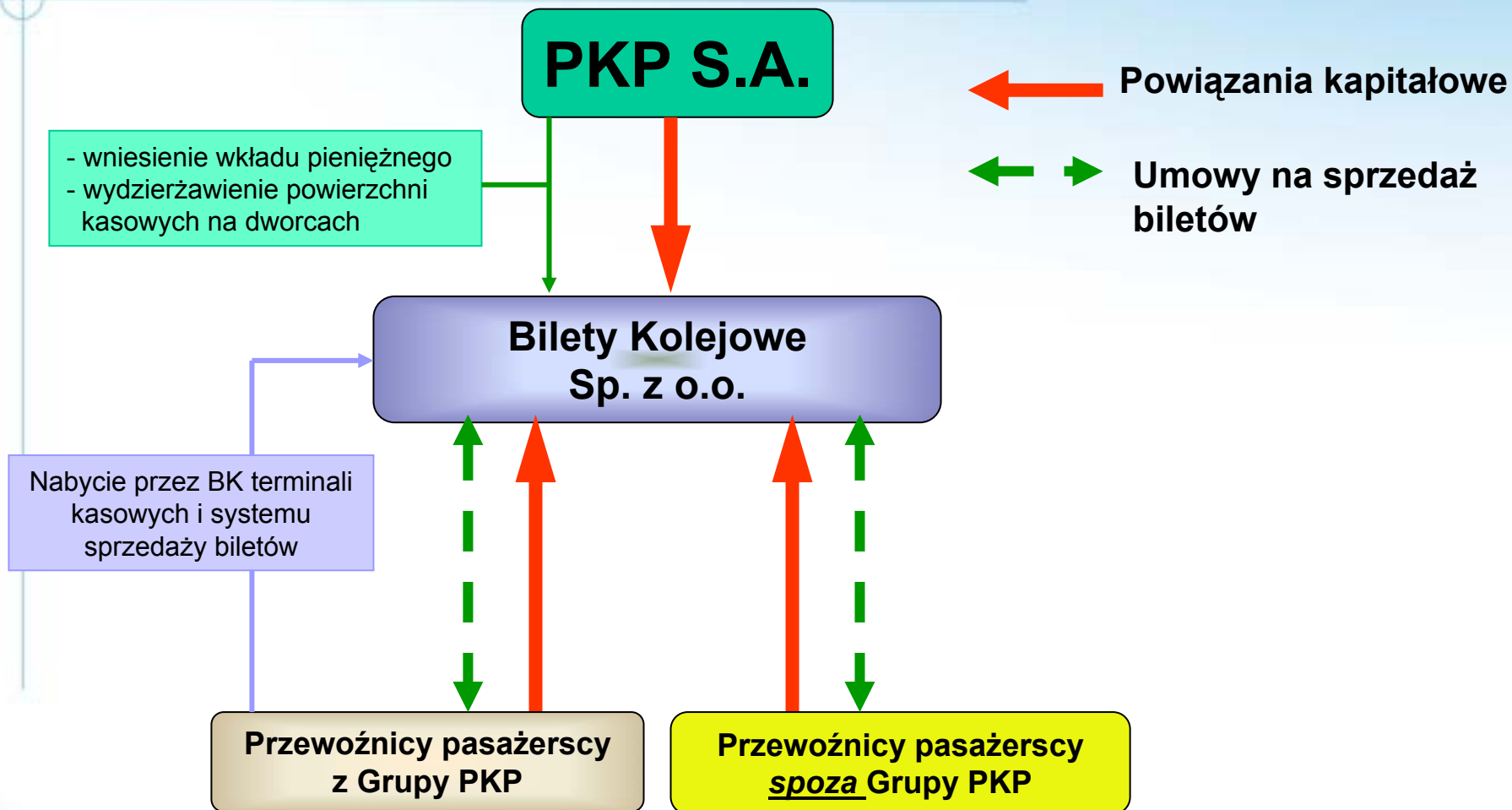




Spółka Bilety Kolejowe

- ❖ jeden spójny system sprzedaży biletów i rozliczeń,
- ❖ każdy bilet w każdej kasie,
- ❖ racjonalne nakłady inwestycyjne,
- ❖ jeden blankiet biletowy,
- ❖ jedna umowa między każdym przewoźnikiem a BK,
- ❖ jeden spójny system rozliczeń,
- ❖ konsolidacja struktur i spadek kosztów.

Docelowy model sprzedaży biletów kolejowych



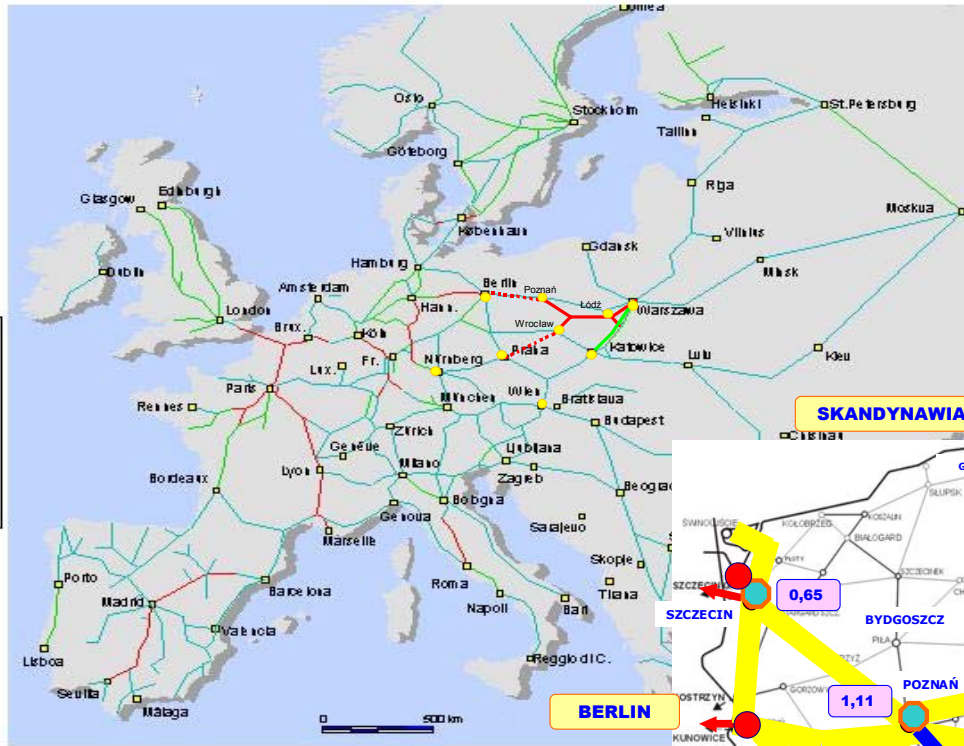
Przewidywany termin rozpoczęcia działalności przez Spółkę – **01.07.2008r.**

Trwały rozwój transportu kolejowego

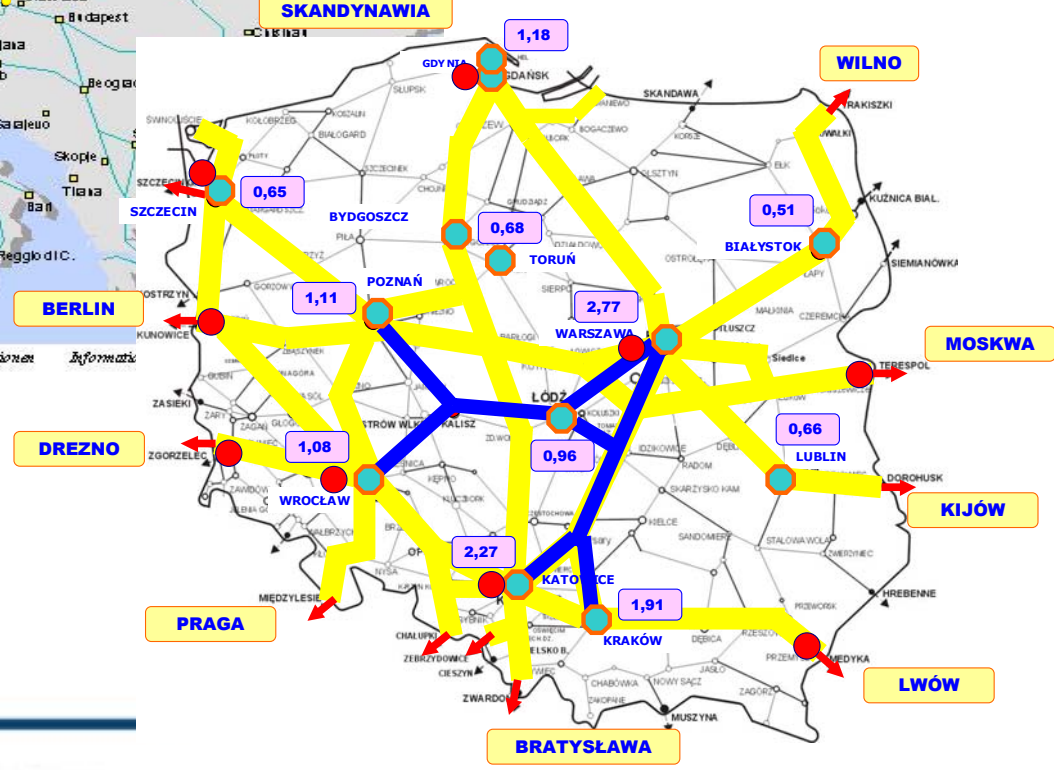
- ❖ **modernizacja linii kolejowych oraz budowa kolei dużych prędkości,**
- ❖ **inwestycje dworcowe,**
- ❖ **wsparcie inwestycji taborowych (modernizacja i zakup taboru),**
- ❖ **zapewnienie uczciwej konkurencji międzygałęziowej jako jedna z podstaw rozwoju transportu kolejowego.**

Polska sieć dużych prędkości – dotychczasowe dokonania

Europejska Sieć Kolei H-S



- Wstępne studium wykonalności budowy LDP Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa (opr. CNTK)
- Koncepcja [...] utworzenia spółki celowej do budowy LDP (opr. CNTK)



- Opracowania zleczone przez Urząd Wojewódzki w Łodzi i Urząd Miasta Łodzi
- Założenia do modernizacji linii Warszawa – Łódź (II etap) – opr. PKP PLK SA.



ZADANIE 1 - Linie Kolejowe (MAPA LINII KOLEJOWYCH wg INDYKATYWNEGO WYKAZU DUŻYCH PROJEKTÓW DLA PO „I i Ś”) (1)

Do 2012r. zostanie zmodernizowanych **1200 km** linii kolejowych



- Realizacja do 2012
- modernizacje z budżetu do 2006
- modernizacje z budżetu 2007 – 2013 – proj. priorytetowe
- modernizacje z budżetu 2007 – 2013 – proj. rezerwowe
- modernizacje z budżetu po 2013
- budowa nowych linii po 2014 r.



Linie Kolejowe

- ❖ Dla planowanych przedsięwzięć kolejowych w Osi Priorytetowej VII PO „IiŚ” istnieją możliwości realizacji prac związanych z modernizacją linii kolejowych w celu przygotowania infrastruktury transportowej do EURO 2012.

Plany modernizacyjne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obejmują następujące trasy:

- **Warszawa – Gdańsk:** modernizacja 350 km linii, tj. **100 %** całej trasy,
- **Warszawa – Poznań:** modernizacja 123 km linii, tj. **41 %** całej trasy,
- **Poznań – Wrocław:** modernizacja 162 km linii, tj. **100 %** całej trasy,
- **Wrocław – Kraków:** modernizacja 203 km linii, tj. **76 %** całej trasy,
- **Psary – Kraków:** modernizacja 48 km linii, tj. **53 %** całej trasy,
- **Warszawa – Kielce:** modernizacja 177 km linii, tj. **95 %** całej trasy,
- **Warszawa – Łódź:** modernizacja 129 km linii, tj. **97 %** całej trasy,
- **Rzeszów – Gr. Państwa:** modernizacja 100 km linii, tj. **100 %** całej trasy,
- Kolejowe połączenia z portami lotniczymi (Balice, Pyrzowice, Okęcie)

Oddział PKP S.A. – 83 dworce kolejowe

Rejon Dworców Kolejowych w Gdańsku



Rejon Dworców Kolejowych w Poznaniu

Rejon Dworców Kolejowych w Warszawie

- WARSZAWA CENTRALNA
- WARSZAWA GDAŃSKA
- WARSZAWA OCHOTA
- WARSZAWA POWIŚLE
- WARSZAWA STADION
- WARSZAWA ŚRÓDMIEŚCIE
- WARSZAWA WILEŃSKA
- WARSZAWA WSCHODNIA
- WARSZAWA ZACHODNIA

Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu

Rejon Dworców Kolejowych w Krakowie

Rejon Dworców Kolejowych w Katowicach



Dworce Kolejowe

Do działań inwestycyjnych związanych bezpośrednio z przygotowaniem do Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 przeznaczone są następujące dworce kolejowe (duże):

1. Katowice Główny
2. Warszawa Wschodnia
3. Poznań Główny
4. Kraków Główny
5. Wrocław Główny
6. Warszawa – Centralna

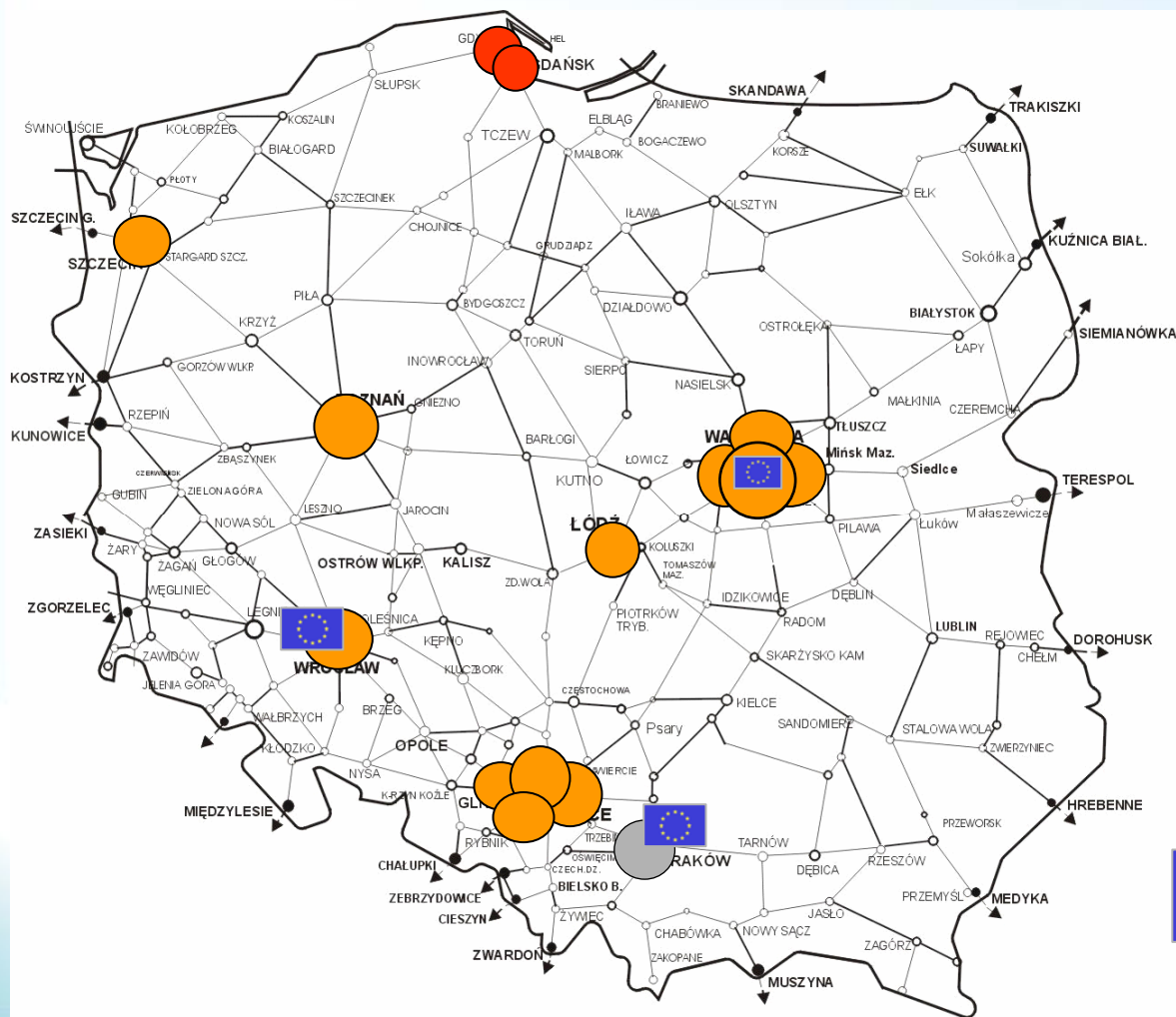



PKP SA podjęło równoległe działania przygotowujące procesy inwestycyjne na kolejnych dużych dworcach kolejowych aby w stopniu maksymalnym poprawić ich funkcjonalność oraz estetykę


- | | |
|-----------------------|--------------------|
| 1. Warszawa Zachodnia | 6. Łódź Fabryczna |
| 2. Warszawa Gdańska | 7. Szczecin Główny |
| 3. Chorzów Miasto | 8. Gdynia Główna |
| 4. Chorzów Batory | 9. Sopot |
| 5. Zabrze | |


Dworce Kolejowe


Plan działań w zakresie wdrożenia programu rewitalizacji dworców kolejowych



 Planowany termin realizacji inwestycji 2008-2012 rok

 Planowany termin realizacji inwestycji 2009-2012 rok

 Planowany termin realizacji inwestycji 2008-2011 rok

 Planowana aplikacja środków unijnych na realizację inwestycji

Zagospodarowanie średnich i małych dworców kolejowych

- zaoferowanie samorządom (przekazanie na własność lub w dzierżawę) do zagospodarowania blisko 1000 dworców przy założeniu zabezpieczenia niezbędnych funkcji obsługi pasażerów,
- sprzedaż w trybie komercyjnym ok. 150 obiektów,
- wspólne przedsięwzięcia gospodarcze i spółki celowe z udziałem PKP S.A., samorządów terytorialnych oraz innych inwestorów,
- likwidacja ok. 120 dworców ze względu na stan techniczny.

Tabor (w ramach PO "IiS" na lata 2007-2013)

Nazwa zadania	<u>Koszt całkowity</u> Koszt jednostkowy (mln EUR)	Realizator Termin:
❖ Tabor dla ruchu międzywojewódzkiego i międzynarodowego - zamierzenia:		
Zakup 20 szt. pociągów zespolonych 1) 200/250 km/h wielosystemowych	<u>360</u> 18	PKP Intercity 2009-2011
Zakup 36 szt. elektrycznych zespołów dalekobieżnych 160 km/h 2)	<u>186</u> 5,16	PKP IC (Oddział przewozy MW) 2009-2012
Modernizacja 380 szt. wagonów osobowych 2)	<u>177</u> 0,46	PKP IC (Oddział przewozy MW) 2010-2012

- 1) Dla wdrożenia realizacji projektu (umożliwienia dofinansowania UE) niezbędne jest przyjęcie Wspólnotowych wytycznych dot. pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (projekt wstępny KE w opracowaniu).
- 2) Realizacja projektów (umożliwienie dofinansowania UE) w ramach kontraktów PSO, - nierozstrzygnięta kwestia wielkości wkładu własnego beneficjenta.

Tabor (w ramach PO "IiŚ" na lata 2007-2013)

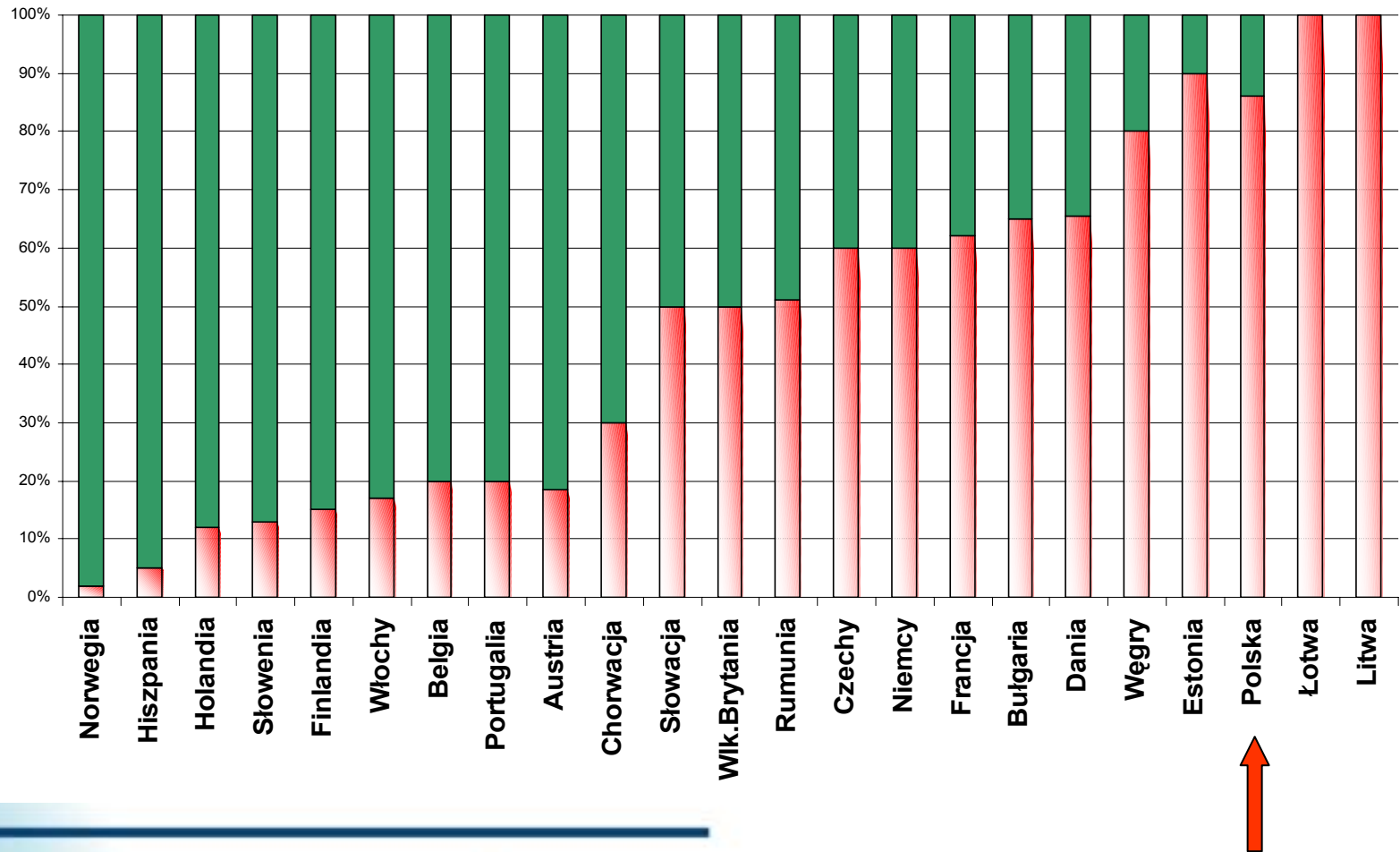
Nazwa zadania	<u>Koszt całkowity</u> Koszt jednostkowy (mln EUR)	Realizator termin
❖ Tabor dla ruchu regionalnego: 1)		
Modernizacja 212 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych (EN 57)	$\frac{129}{0,75}$	PKP PR (Przewozy Regionalne) 2009-2012
Modernizacja 35 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych (EN 57)	$\frac{35}{1,00}$	PKP SKM w Trójmieście 2009-2012

1) Wg MRR przyjęta linia demarkacyjna pomiędzy programami operacyjnymi (RPO, POIŚ) nie pozwala na finansowanie ww. projektów w ramach POIiŚ.

Koszty infrastruktury kolejowej

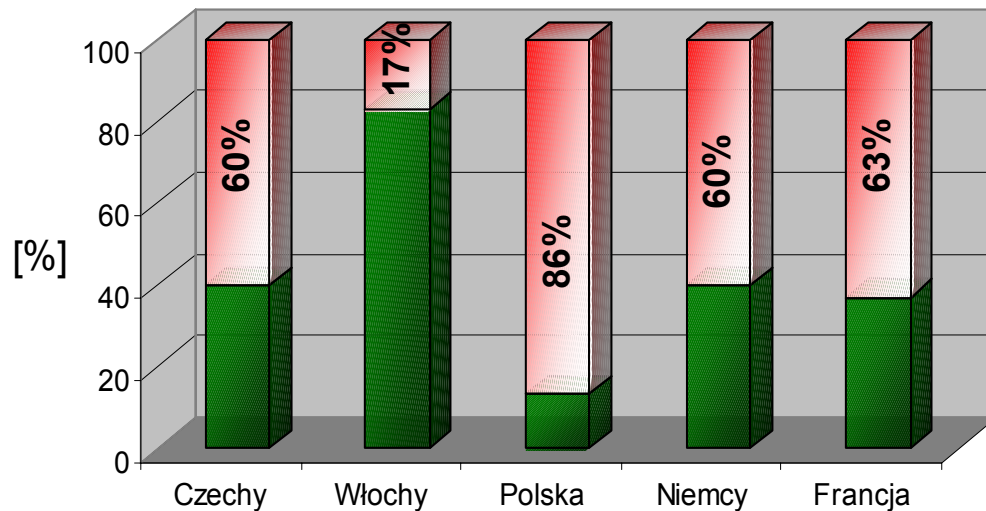
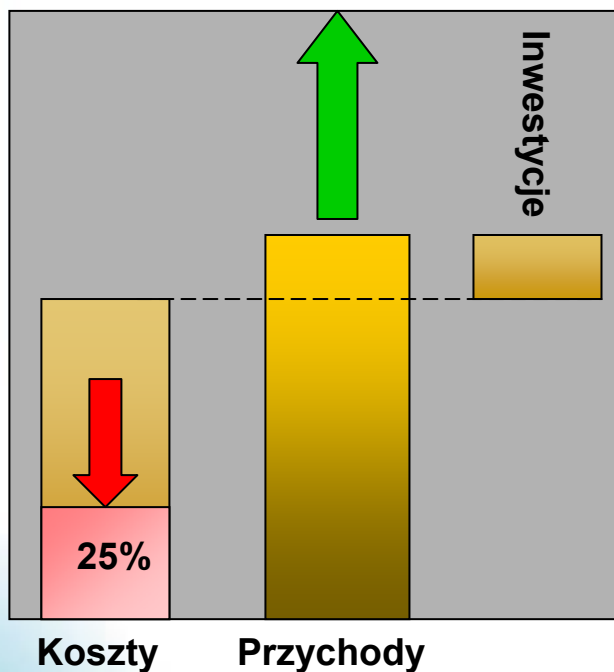
pokrywane przez:



- budżet,
- przewoźników.




Koszty infrastruktury kolejowej pokrywane przez:

- **przewoźników**
- **budżet**



-  **Dofinansowanie z budżetu**
-  **Koszty pokrywane przez przewoźników**



**Zapewnienie uczciwej
konkurencji
międzygałęziowej jako
podstawa rozwoju
transportu kolejowego**

Konkurencja międzygałęziowa

Zrównoważony rozwój transportu



Koszty zewnętrzne
porównanie



8,8 eur / 1000 tonokm

<

44,8 eur / 1000 tonokm

W Polsce w latach 1990-2001 - wzrost kosztów zewnętrznych z **27,6** do **46,7 mld PLN**
tj. wzrost udziału w PKB z 5,4% do 6,2%.

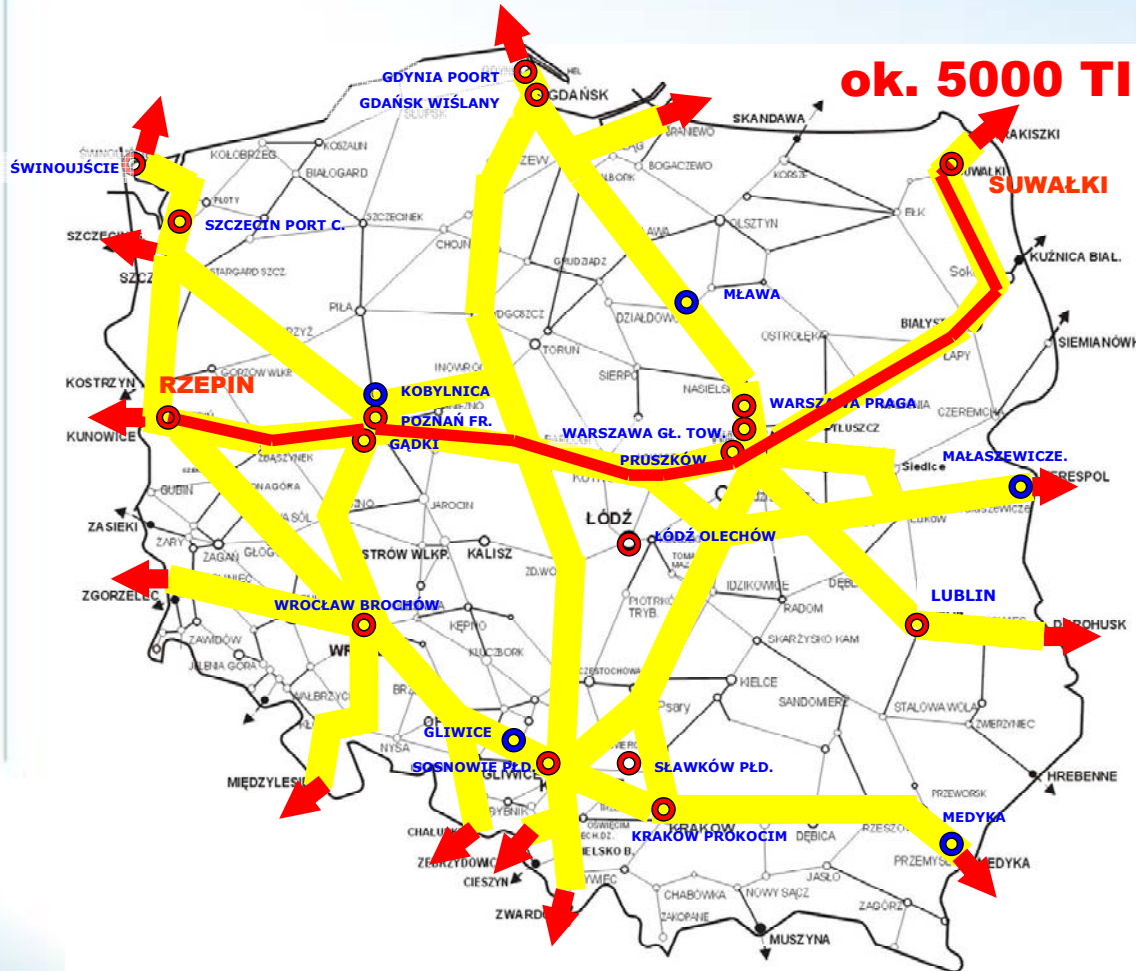
1 pociąg towarowy - 1400 ton = 50 tirów bądź 200 ciężarówek

Jedna 40-tonowa ciężarówka
powoduje takie zniszczenie
nawierzchni jak
164 tys. aut osobowych!!!



Konkurencja międzygałęziowa –

Przykład: Suwałki – Rzepin (ok. 677 km)



ok. 5000 TIR-ów/dobę

135 zł*



27 zł

*koszt dostępu do drogi, nie uwzględnia pozostałych kosztów





Dziękuję za uwagę

