

# Raport społeczny o stanie rynku kolejowego w Polsce

**RAPORT  
2007**

*Przygotował zespół pod kierunkiem  
Janusza Piechocińskiego  
Zastępcy Przewodniczącego Komisji Infrastruktury*

w składzie:

*Marcin Kamola - „TRANSPORT SZYNOWY –  
statystyki i analizy”*

*Piotr Kiełbowicz - TOR – Zespół Doradców  
Gospodarczych*

*Łukasz Malinowski - „TRANSPORT SZYNOWY –  
statystyki i analizy”*

*Marcin Michalik - TOR – Zespół Doradców  
Gospodarczych*

*Dariusz Kostrzębski - RBF – Railway Business Forum –  
Forum Kolejowe*

**DNI  
TRANSPORTU**

**Transport  
Spedycja  
Logistyka**

---

*Hotel*

*NOVOTEL AIRPORT  
W-wa, ul. 1 Sierpnia 1*

---

**Warszawa, 27-28 maja 2008 r.**

# 1.

## ***Przegląd legislacji krajowej oraz UE dotyczącej rynku kolejowego***

## **Przegląd legislacji**

### **Polska**

Transport kolejowy jest regulowany przede wszystkim przez dwie ustawy, tj.:

- Ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- Ustawę z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego – Polskie Koleje Państwowe;

oraz przez przepisy Unii Europejskiej.

## **Przegląd legislacji**

### **Polska**

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w 2007 roku zmieniona była 2 razy. Na jej podstawie wydano w 2007 roku 14 Rozporządzeń.

## **Przegląd legislacji**

### **Polska**

Ustawa budżetowa na 2007 rok przewidywała dla kolei kwotę 1 640 mln zł (w tym ok. 590 mln zł na inwestycje dla PKP PLK S.A.).

## **Przegląd legislacji**

### **Polska**

Nie udało się w 2007 roku uchwalić Ustawy  
o Straży Kolejowej

## **Przegląd legislacji**

### **Polska**

Weszły w życie przepisy dotyczące podatku od nieruchomości dla zarządców infrastruktury kolejowej

## **Przegląd legislacji**

### **Unia Europejska**

Udało się zakończyć procedurę legislacyjną Trzeciego Pakietu Kolejowego oraz Rozporządzenia dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego



## **Przegląd legislacji**

### **Unia Europejska**

Pod koniec 2007 roku trwały procedury legislacyjne m.in. przepisów ułatwiających homologację taboru kolejowego

## **Procedury legislacyjne zakończone w 2007 roku**

<b>Numer referencyjny</b>	COD/2000/0212
<b>Tytuł</b>	Wniosek dotyczący Rozporządzenia Rady i Parlamentu Europejskiego dotyczącego usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego kolejowego i drogowego (zastępującego rozporządzenia nr 1191/69/EWG, 1893/91/EWG)
<b>Tematyka</b>	2.40.02 usługi publiczne, usługi uniwersalne 3.20.02 transport kolejowy: pasażerski i towarowy
<b>Etap osiągnięty</b>	Zakończono procedurę legislacyjną
<b>Publikator</b>	Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L 315, Tom 50, 3 grudnia 2007
<b>Ostateczna nazwa dokumentu</b>	Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70

## **Procedury legislacyjne zakończone w 2007 roku**

<b>Numer referencyjny</b>	COD/2004/0047
<b>Tytuł projektu</b>	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, 3 Pakiet Kolejowy
<b>Tematyka</b>	2.60 konkurencja 3.20.02 transport kolejowy: pasażerski i towarowy
<b>Etap osiągnięty</b>	Zakończono procedurę legislacyjną.
<b>Publikator</b>	Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L 315, Tom 50, 3 grudnia 2007
<b>Ostateczna nazwa dokumentu</b>	Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej

## Procedury legislacyjne zakończone w 2007 roku

<b>Numer referencyjny</b>	COD/2004/0048
<b>Tytuł</b>	Transport kolejowy: certyfikacja załóg pociągów i maszynistów, 3. Pakiet Kolejowy
<b>Tematyka</b>	3.20.02 transport kolejowy: pasażerski i towarowy 3.20.10 przedsiębiorstwa transportowe, pracownicy sektora transportowego
<b>Etap osiągnięty</b>	Zakończono procedurę legislacyjną
<b>Publikator</b>	Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L 315, Tom 50, 3 grudnia 2007
<b>Ostateczna nazwa dokumentu</b>	Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty

## Procedury legislacyjne zakończone w 2007 roku

<b>Numer referencyjny</b>	COD/2004/0049
<b>Tytuł</b>	Transport kolejowy: prawa i obowiązki pasażerów pociągów międzynarodowych, 3. Pakiet Kolejowy
<b>Tematyka</b>	3.20.02 transport kolejowy: pasażerski i towarowy
<b>Etap osiągnięty</b>	Zakończono procedurę legislacyjną
<b>Publikator</b>	Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L 315, Tom 50, 3 grudnia 2007
<b>Ostateczna nazwa dokumentu</b>	Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym

## **Procedury legislacyjne w toku** (na koniec 2007 roku)

Równocześnie Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej i Komisja Europejska pracowały nad czterema innymi dokumentami

<b>Numer referencyjny</b>	COD/2006/0278
<b>Tytuł</b>	Śródlądowy transport ładunków niebezpiecznych
<b>Tematyka</b>	3.70.13 substancje niebezpieczne, odpady toksyczne i radioaktywne (magazynowanie, transport)
<b>Etap osiągnięty</b>	Oczekiwanie na 1. czytanie w Radzie

## Skrócona informacja nt stanu bieżącego pod koniec 2007 r.

2007

- **05/09/2007** – *Stanowisko Parlamentu Europejskiego po 1. czytaniu*

Proponowane regulacje przewozu towarów niebezpiecznych oparte zostały na szczegółowych zaleceniach Organizacji Narodów Zjednoczonych w odniesieniu do poszczególnych środków transportu (ADR – transport drogowy, RID – kolej, ADN – wodny transport śródlądowy).

Przeważająca większość państw członkowskich podpisała ADR i RID. Wejście w życie ADN jest oczekiwane w 2009 roku. Obecnie podpisało je 9 państw członkowskich. Zasady oparte na zaleceniach ADN obowiązują ponadto w transporcie wodami Renu i Dunaju.

Wniosek KE, poparty przez Parlament, aktualizuje niektóre rozwiązania oparte na zaleceniach ONZ i ujmuje wszystkie trzy rodzaje transportu (drogowy, kolejowy i rzeczny) w jednym akcie prawnym. Sprawozdawca przekonuje, że będzie to korzystniejsze dla transportu, dla wszystkich podmiotów zaangażowanych w transport towarów niebezpiecznych oraz przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa środowiska naturalnego i bezpieczeństwa społecznego. Realizowana będzie polityka zmian metod transportu zgodnie z wnioskami z Białej księgi pt. „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje” [(COM(2001)370], a koszty, zwłaszcza ponoszone przez operatorów multimodalnych, zostaną zmniejszone.

## Skrócona informacja nt stanu bieżącego pod koniec 2007 r.

2007

- **05/09/2007** – *Stanowisko Parlamentu Europejskiego po 1. czytaniu*

Posłowie wprowadzili do tekstu kilka poprawek o charakterze technicznym pozwalających państwom członkowskim ustanawiać szczegółowe wymagania w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych pojazdami, wagonami i statkami żeglugi śródlądowej nieobjętymi dyrektywą i szczególnych przepisów dotyczących transportu towarów niebezpiecznych w pociągach pasażerskich.

Państwa członkowskie będą mieć możliwość regulowania lub wprowadzenia zakazu transportu towarów niebezpiecznych na swoim terytorium, z powodów innych niż względy bezpieczeństwa podczas transportu. Ze względów bezpieczeństwa transportu będą również mogły stosować bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące transportu krajowego towarów niebezpiecznych wykonywanego przez pojazdy, wagony i statki żeglugi śródlądowej zarejestrowane lub wprowadzone do ruchu na ich terytorium, z wyjątkiem wymagań konstrukcyjnych.



**Skrócona informacja nt stanu bieżącego  
pod koniec 2007 r.**

**2007**

- **05/09/2007** – *Stanowisko Parlamentu Europejskiego po 1. czytaniu*

<b>Numer referencyjny</b>	COD/2006/0272
<b>Tytuł</b>	Koleje Wspólnoty: bezpieczeństwo, licencjonowanie, opłaty, certyfikacja (zm. dyr. 2004/49/WE)
<b>Tematyka</b>	3.20.02 transport kolejowy: pasażerski i towarowy
<b>Etap osiągnięty</b>	Oczekiwanie na 2. czytanie w Parlamencie

## Skrócona informacja nt stanu bieżącego pod koniec 2007 r.

2007

- **30/11/2007** – porozumienie polityczne w Radzie Unii Europejskiej

Rada przyjmie wspólne stanowisko na swoim najbliższym spotkaniu, po korekcie prawno-językowej tekstu, i przekaże je do Parlamentu, aby zajął się nim w drugim czytaniu. Rada wprowadziła trzy główne zmiany do propozycji Komisji:

1. Rada chciałaby przeniesienia wszystkich kwestii związanych z dopuszczaniem (autoryzacja) pojazdów kolejowych z dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa do dyrektywy w sprawie interoperacyjności i tym samym umieszczenia ich w jednym dokumencie.
2. Tekst przyjęty przez Radę wyjaśnia role i odpowiedzialności poszczególnych instytucji rynku przewozów kolejowych (przewoźników, zarządców infrastruktury, posiadaczy pojazdów kolejowych, firmy naprawiające tabor) głównie w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych.
3. Rada proponuje ustanowienie systemu certyfikującego dla utrzymania. Certyfikaty byłyby uznawane na terenie całej Wspólnoty i dawałyby gwarancję, że dane przedsiębiorstwo spełnia wszystkie wymagania odnośnie pojazdów, za które jest odpowiedzialne. Firmy zajmujące się utrzymaniem mogłyby swobodnie zdecydować, czy chcą uczestniczyć w tym systemie.

**Skrócona informacja nt stanu bieżącego  
pod koniec 2007 r.**

**2007**

- **30/11/2007** – porozumienie polityczne w Radzie Unii Europejskiej

<b>Numer referencyjny</b>	COD/2006/0273
<b>Tytuł</b>	Transport kolejowy: interoperacyjność kolei we Wspólnocie (łączy dyrektywy 96/48/WE oraz 2001/16/WE). Kodyfikacja
<b>Tematyka</b>	3.20.02 transport kolejowy: pasażerski i towarowy
<b>Etap osiągnięty</b>	Oczekiwanie na 1. czytanie w Radzie

## Skrócona informacja nt stanu bieżącego pod koniec 2007 r.

2007

- **11/12/2007** – 1. czytanie w Parlamencie Europejskim

Zdaniem posłów, brak odpowiednich przejrzystych procedur homologacji lokomotyw i zespołów trakcyjnych postrzegany jest jako jedna z głównych przeszkód w tworzeniu nowych kolei oraz główna przeszkoda na drodze do interoperacyjności europejskiego systemu kolei. Tabor kolejowy dopuszczony do eksploatacji w jednym państwie członkowskim nie zawsze jest dopuszczany na zasadzie wzajemności w innym państwie członkowskim. Państwo członkowskie nie może samodzielnie decydować o tym, że wydane przez nie pozwolenie na eksploatację będzie ważne na terytorium innego państwa członkowskiego. Z tego powodu, proponowane rozwiązania wprowadzają zasadę wzajemnej uznawalności nowego, jak i już będącego w eksploatacji taboru kolejowego.

## Skrócona informacja nt stanu bieżącego pod koniec 2007 r.

2007

- **11/12/2007** – 1. czytanie w Parlamencie Europejskim

Uproszczona zostanie procedura wydawania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. W przypadku wagonów towarowych i pasażerskich wystarczy jedno zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji wydane przez państwo członkowskie Wspólnoty na warunkach określonych w specyfikacji technicznej w zakresie interoperacyjności (TSI).

Posłowie uważają, że należy jasno określić odpowiedzialność posiadacza i przedsiębiorstwa kolejowego w zakresie utrzymania i eksploatacji taboru. W przypadku pojazdów dopuszczonych do eksploatacji całkowita odpowiedzialność za ich bezpieczne użytkowanie w sieci powinna spoczywać na przedsiębiorstwie kolejowym, co pomoże uniknąć nieporozumień co do zobowiązań prawnych. Posiadacze odpowiadają za utrzymanie swoich pojazdów, odpowiedzialność ta nakładana jest jednak w ramach stosunku umownego między posiadaczami a przedsiębiorstwami kolejowymi.

## Skrócona informacja nt stanu bieżącego pod koniec 2007 r.

2007

- **11/12/2007** – 1. czytanie w Parlamencie Europejskim

Posłowie uważają ponadto, że do 1 stycznia 2010 roku należy stworzyć obowiązkowy system certyfikacji posiadaczy wagonów i innych pojazdów w celu zapewnienia właściwego utrzymania i bezpiecznego funkcjonowania taboru. Obowiązkowy system certyfikacji posiadaczy pojazdów szynowych dawałby więcej gwarancji i pogłębiał zaufanie między przedsiębiorstwami kolejowymi i posiadaczami wagonów. System ten nie musiałby dotyczyć jedynie posiadaczy wagonów, lecz również posiadaczy innych pojazdów szynowych.

<b>Numer referencyjny</b>	COD/2006/0274
<b>Tytuł</b>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniające rozporządzenie (WE) nr 881/2004 ustanawiające Europejską Agencję Kolejową
<b>Tematyka</b>	3.20.02 transport kolejowy: pasażerski i towarowy
<b>Etap osiągnięty</b>	Oczekiwanie na decyzję Parlamentu Europejskiego

## Skrócona informacja nt stanu bieżącego pod koniec 2007 r.

2007

- **30/11/2007** – Rada: Porozumienie polityczne

Rada wniosła następujące poprawki do propozycji przedstawionej przez Komisję:

1. *Europejska Agencja Kolejowa (ERA) powinna mieć prawo wydawania opinii technicznych w przypadku wydania negatywnej decyzji przez krajową agencję bezpieczeństwa lub na podstawie innych ekwiwalentnych przepisów w sprawie parametrów technicznych ustanowionych w dyrektywie w sprawie interoperacyjności. Agencja może także zażądać dostarczenia opinii nt. pilnych modyfikacji do Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI).*
2. *ERA jest obarczona obowiązkiem przygotowania sprawozdań przedstawiających, w miarę potrzeb, rekomendacje w sprawie implementacji dobrowolnej certyfikacji utrzymania pojazdów kolejowych jak napisano w dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolejowego.*

## Skrócona informacja nt stanu bieżącego pod koniec 2007 r.

2007

- **30/11/2007** – Rada: Porozumienie polityczne

*Rada wniosła następujące poprawki do propozycji przedstawionej przez Komisję, c.d.:*

3. *Doprecyzowano:*

- a) zadania i obowiązki ERA odnośnie maszynistów oraz pozostałych członków załogi pociągowej wykonujących zadania związane bezpieczeństwem i powiązane z zarządzaniem i utrzymaniem systemów kolejowych;*
- b) kwestie rejestrów i dostępu do dokumentów zostały dostosowane do zmian wprowadzonych do dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolejowego, dyrektywy w sprawie interoperacyjności;*
- c) warunki na jakich Komisja może zażądać od Agencji pomocy w kwestiach implementacji prawa wspólnotowego dot. interoperacyjności i bezpieczeństwa ruchu kolejowego.*



## **2.**

### ***Regulacje rynku - UTK***

## **Regulacje rynku**

Kompetencje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego są uregulowane przede wszystkim przepisami Ustawy o transporcie kolejowym

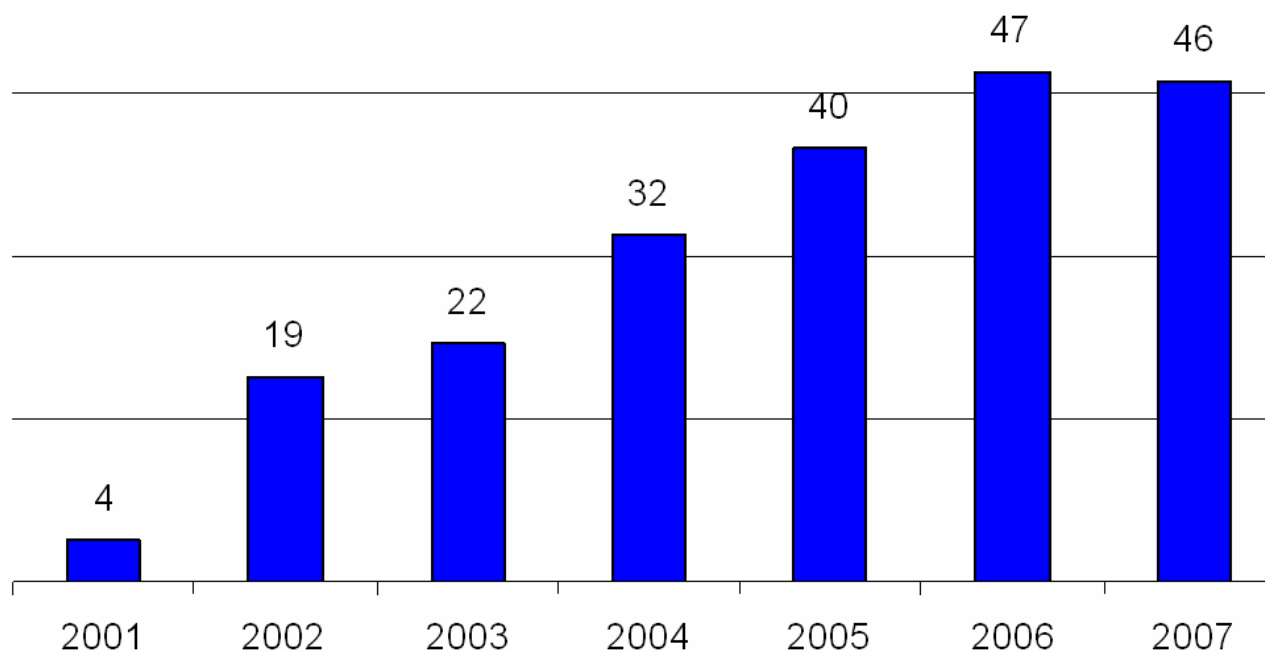
## Regulacje rynku

Prezes UTK - centralny organ administracji rządowej, właściwy w sprawach:

- regulacji transportu kolejowego,
- licencjonowania transportu kolejowego,
- nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych
- bezpieczeństwa ruchu kolejowego

## Regulacje rynku

W Polsce jest ok. 80 licencjonowanych przewoźników kolejowych (w 2007 roku 46 prowadziło przewozy na sieci PKP PLK)



## Regulacje rynku

Prezes UTK zatwierdził cenniki dla 8 zarządców infrastruktury kolejowej:

- CTL Maczki – Bór
- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście
- Jastrzębska Spółka Kolejowa
- PCC Śląskie Linie Kolejowe
- Kopalnia Piasku KOTLARNIA – Linie Kolejowe
- Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego INFRASTRUKTURA
- Jastrzębska Spółka Węglowa S.A.
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

## Regulacje rynku

UTK może stanowić zagrożenie dla równości traktowania wszystkich uczestników i stać się barierą rozwoju rynku kolejowego ze względu na:

- interpretacje prawa,
- przewlekłość procedur,
- niedofinansowanie,
- szczupłe zasoby kadrowe,
- słabość części regulacyjnej w porównaniu np. z UKE i URE.

## **Regulacje rynku**

Interoperacyjność (np. dopuszczenia pojazdów eksploatowanych już w innych krajach) – UTK zaczyna być barierą

## **Regulacje rynku**

Konieczne jest poprawne ułożenie relacji i nowy podział działań odnośnie zjawisk występujących na rynku kolejowym, pomiędzy regulatorem kolejowym a Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów



## **Regulacje rynku**

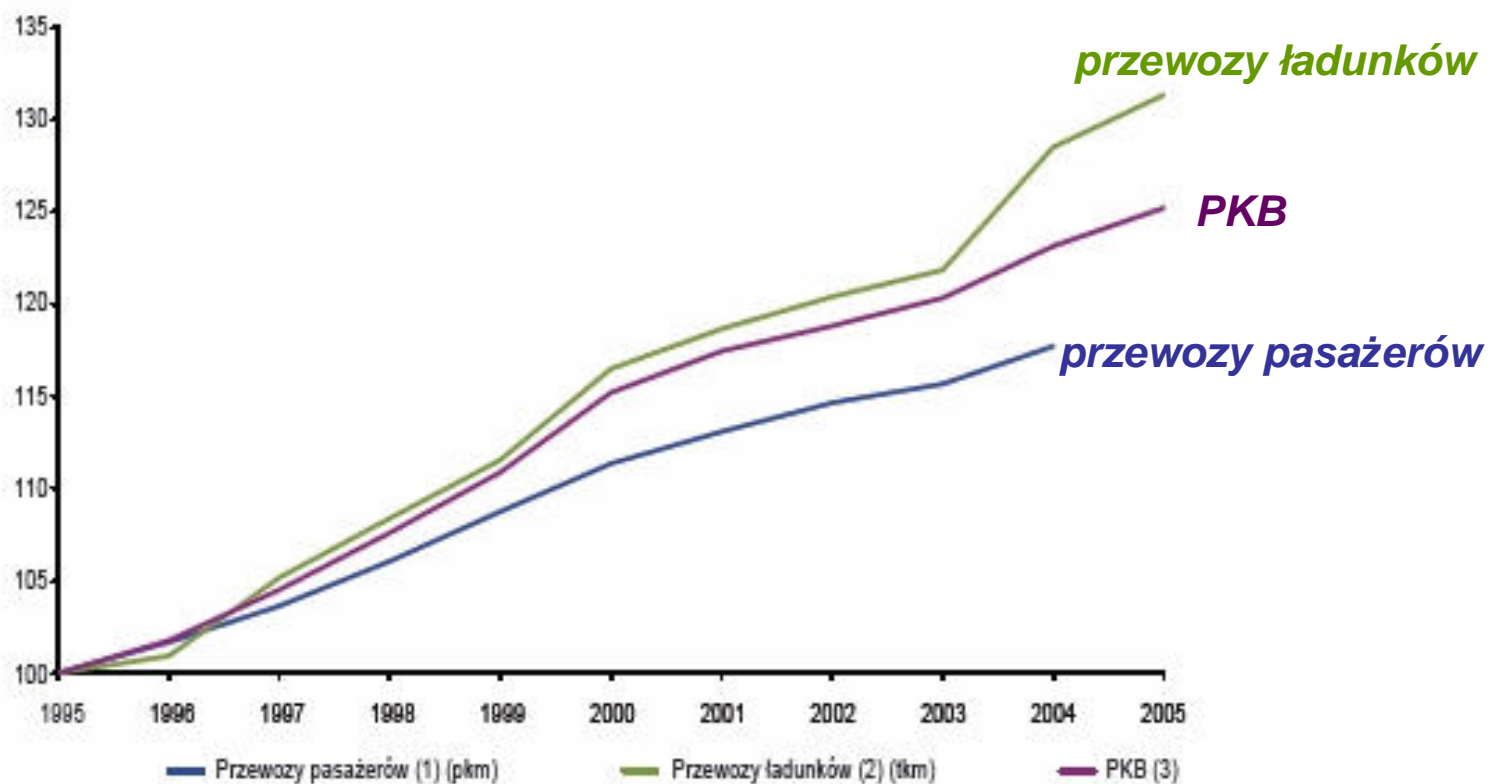
Postulat – konieczność rozbudowy w UTK części ekonomiczno-prawnej i tym samym wzmocnienie pozycji jako regulatora

# 1.

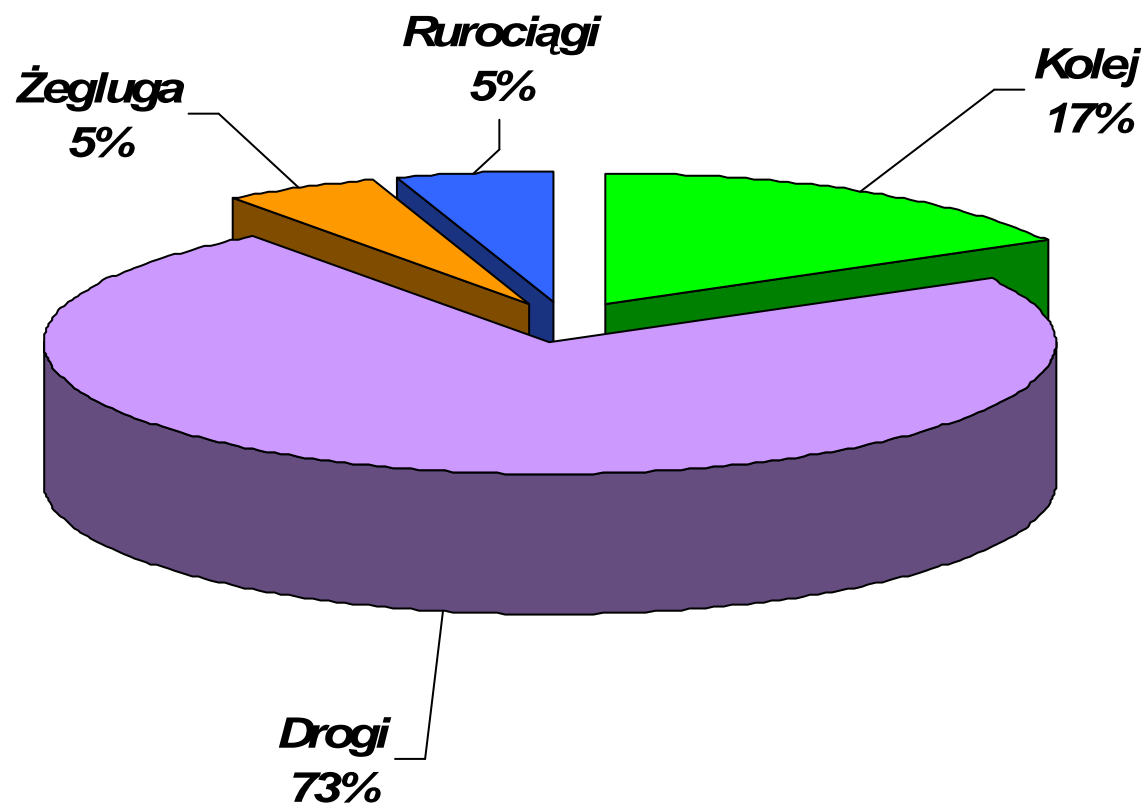
## ***Przegląd wyników przewozów***

- a) *przewozy towarowe i pasażerskie na tle UE*
- b) *transport intermodalny, polskie porty*

## Dynamika przewozów w UE a PKB

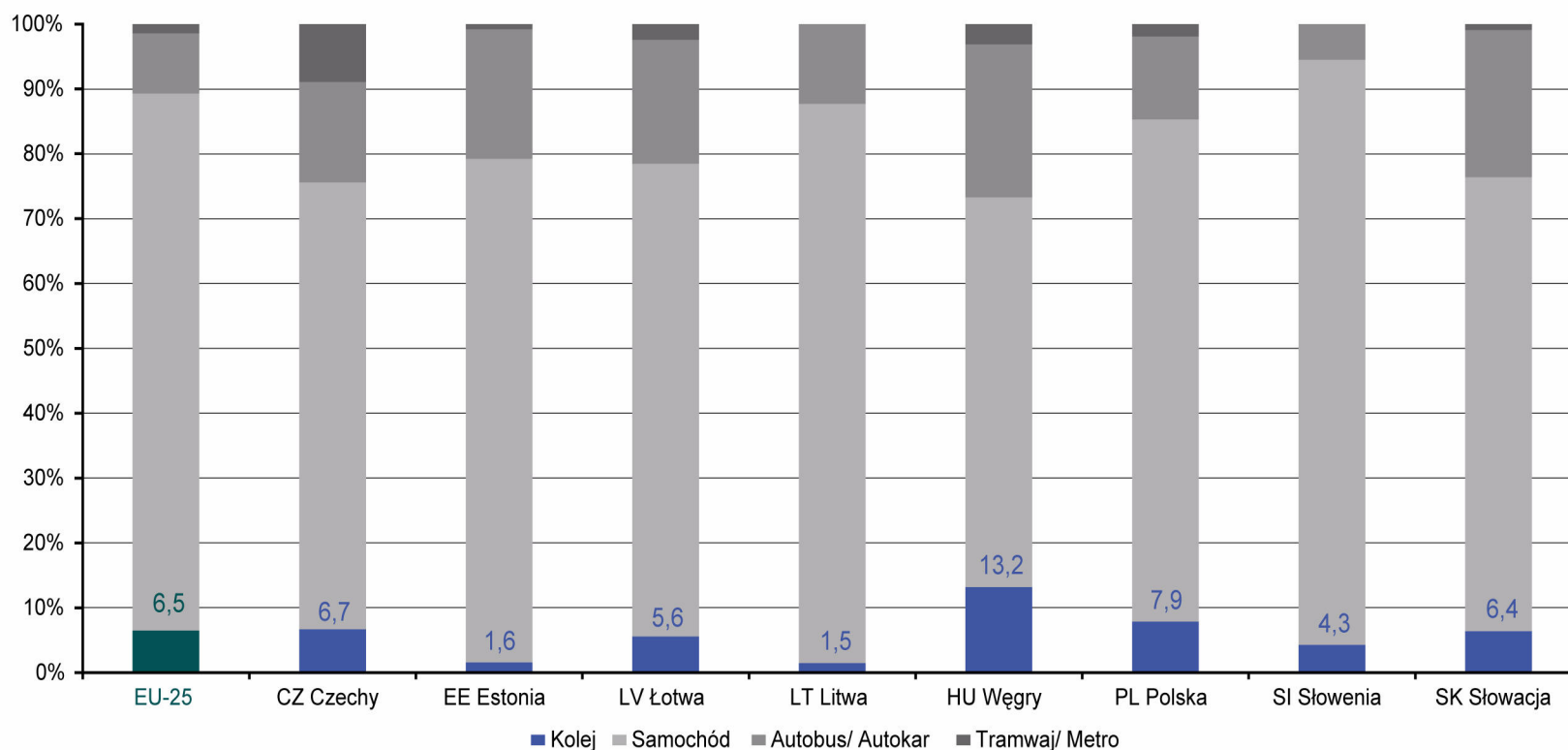


# Modal split transport towarowy w UE w 2006 r.



# Modal split państwa europy środkowej i wschodniej

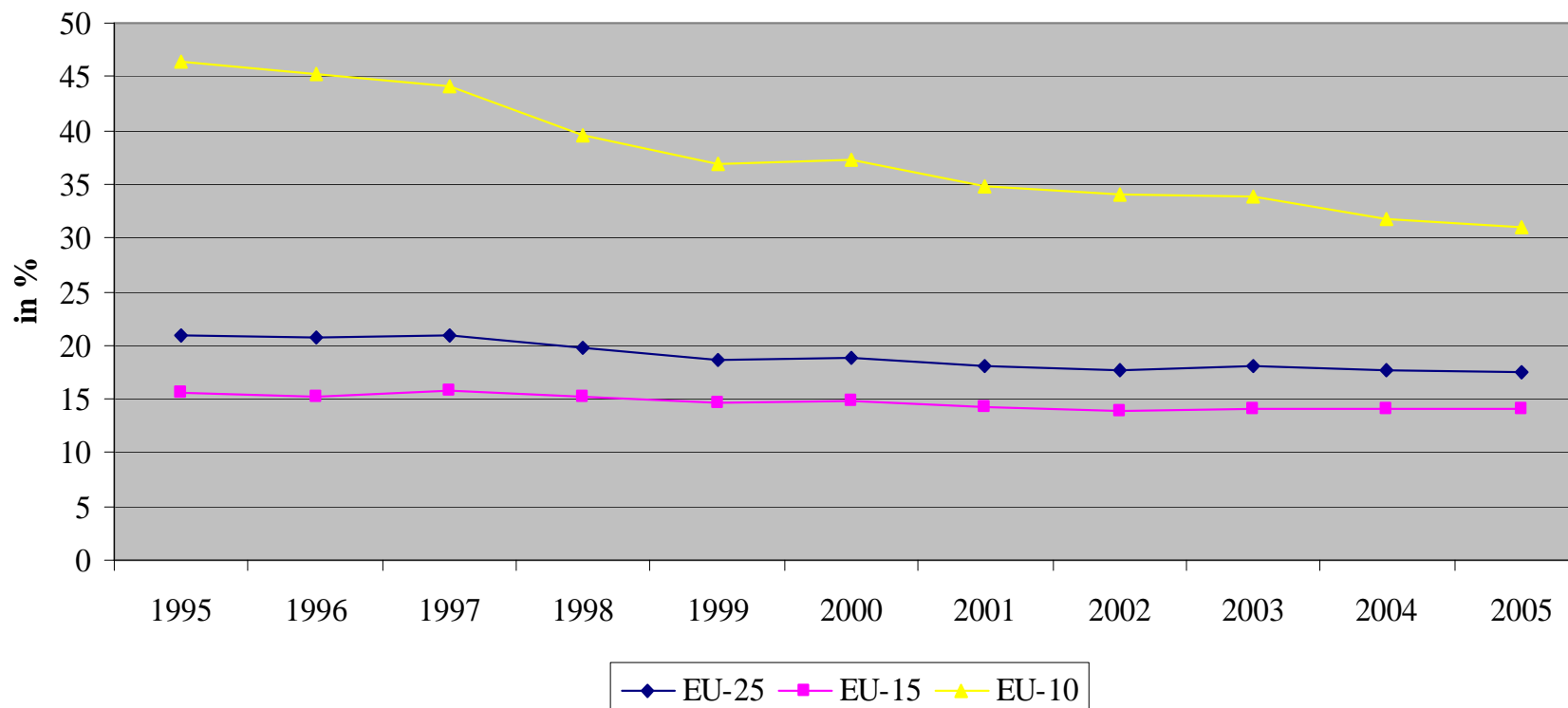
2007



(tylko transport lądowy)

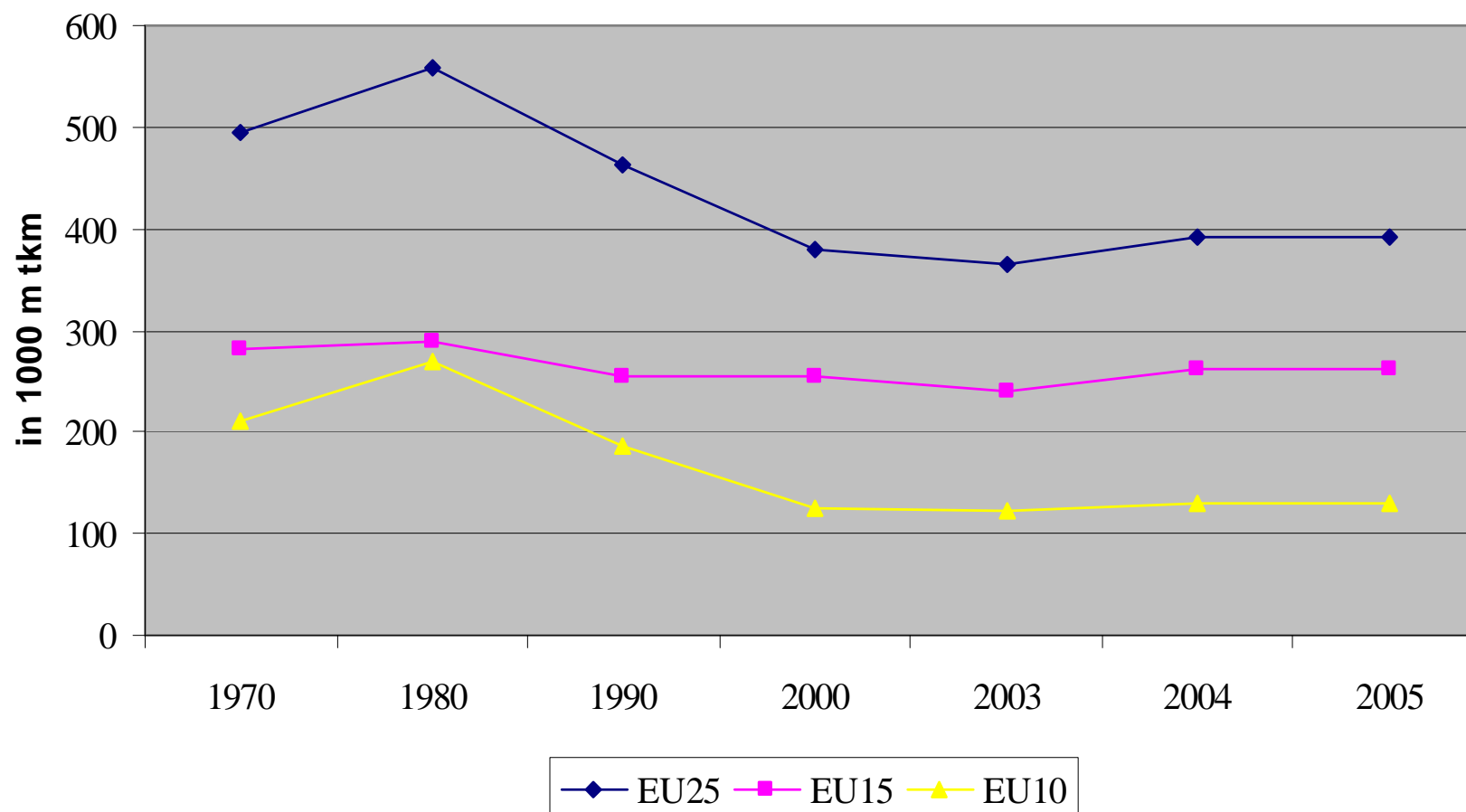
# Udział kolei w rynku lądowych przewozów towarowych w UE

2007



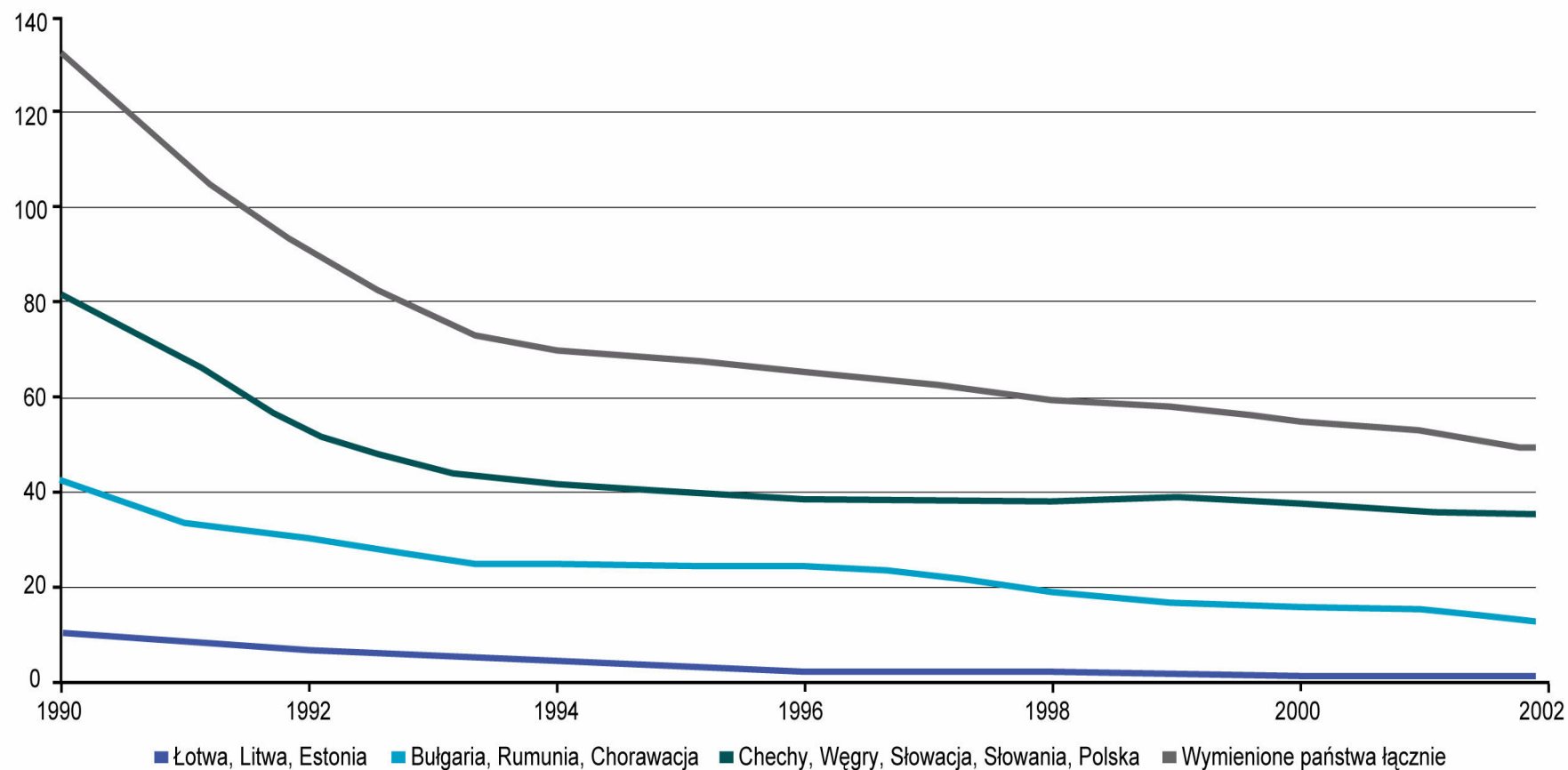
# Tendencje w zakresie wielkości pracy przewozowej kolejowego transportu towarowego w UE

2007



# Tendencje przewozowe w państwach Europy Środkowej i Wschodniej

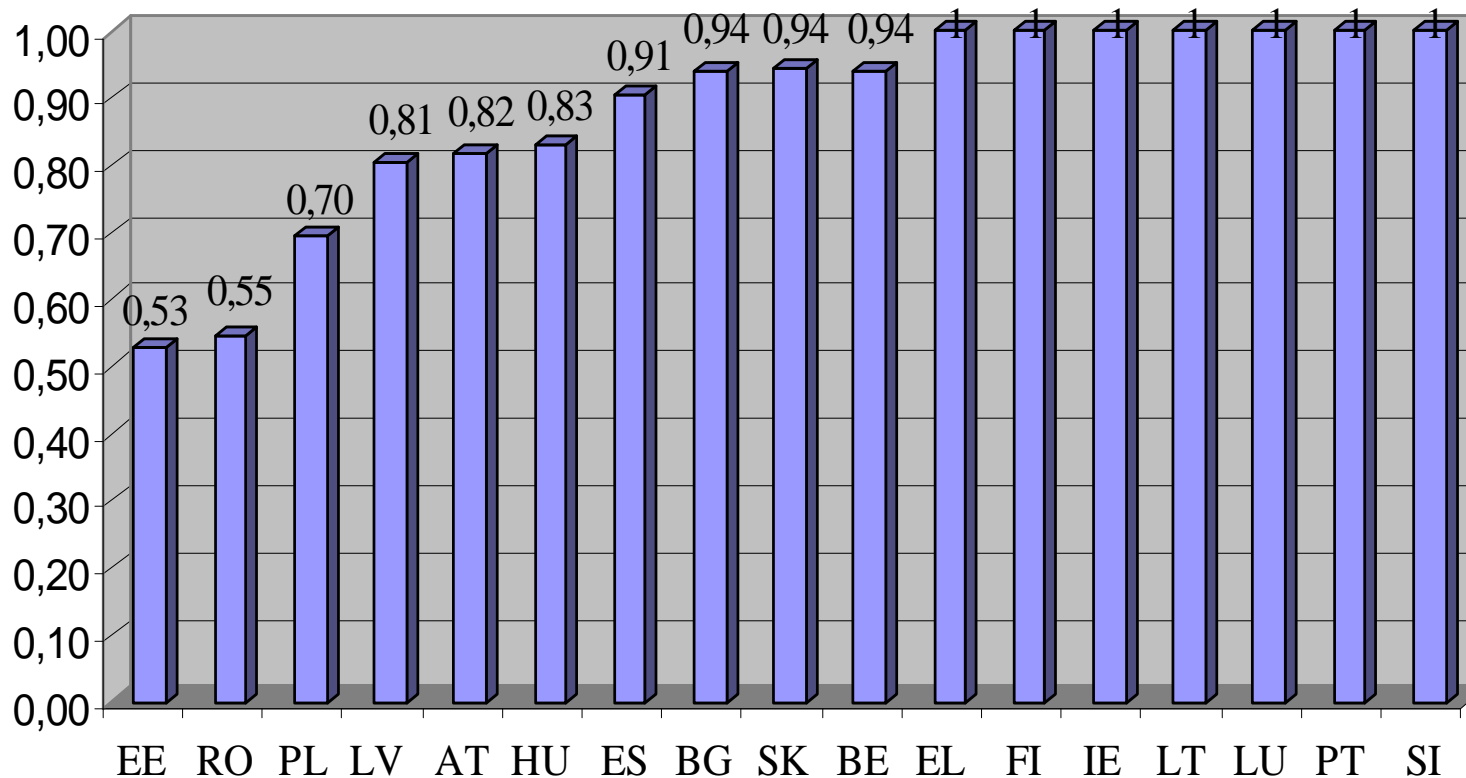
2007





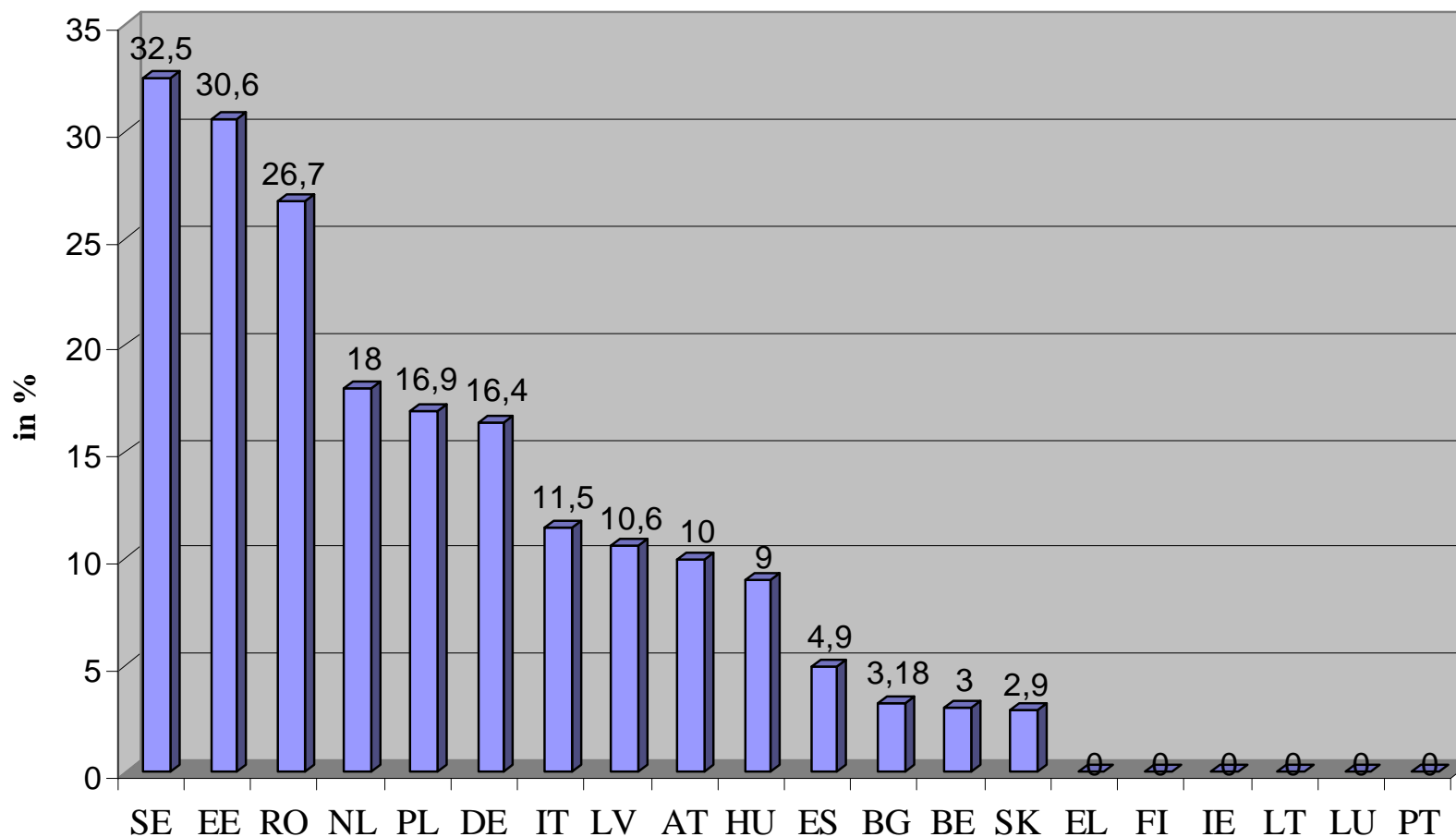
# Wskaźnik Herfindahla-Hirschmana dla krajowych rynków kolejowych

2007



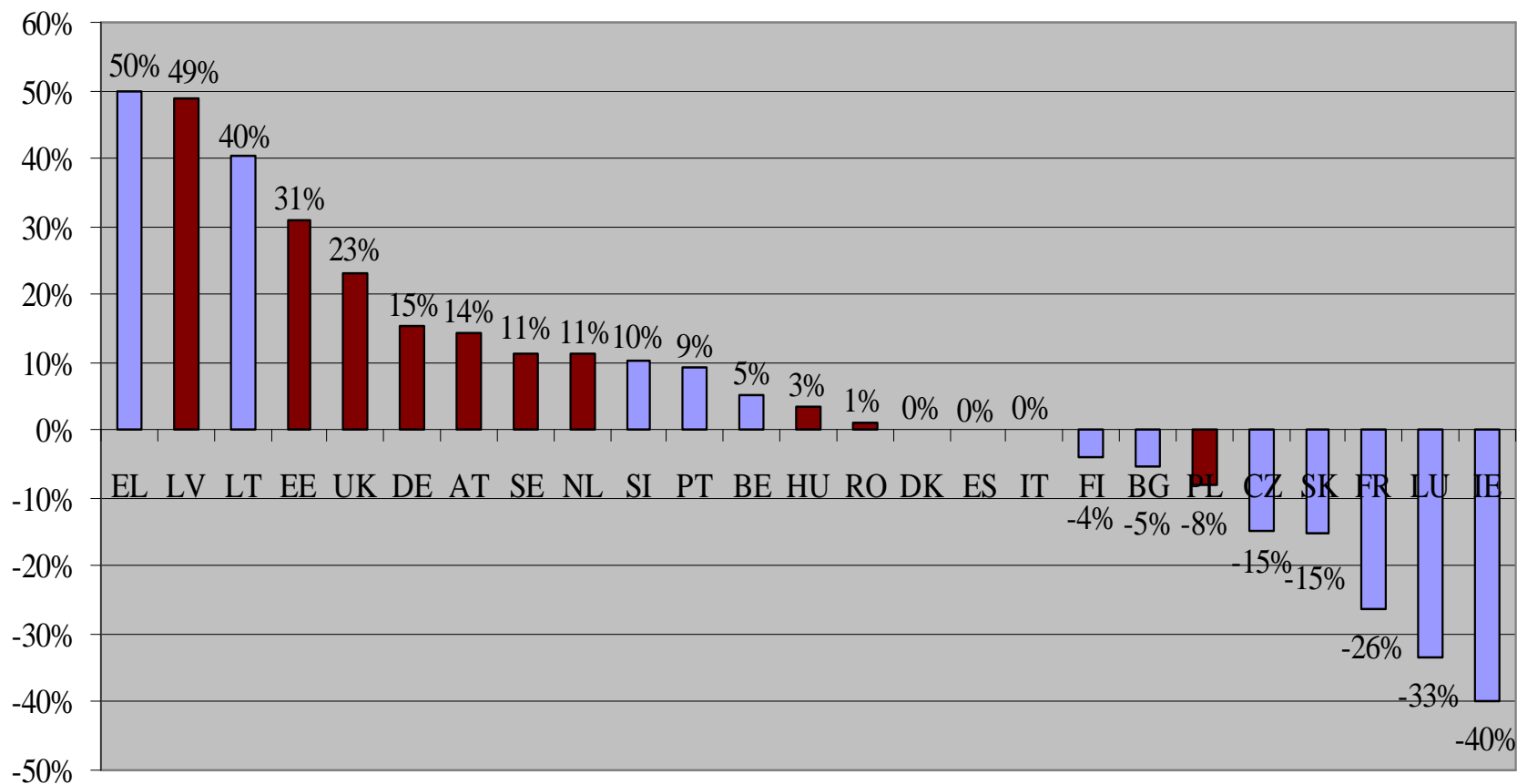
Łączny udział rynkowy nowych przedsiębiorstw kolejowych świadczących usługi przewozów towarowych

2007



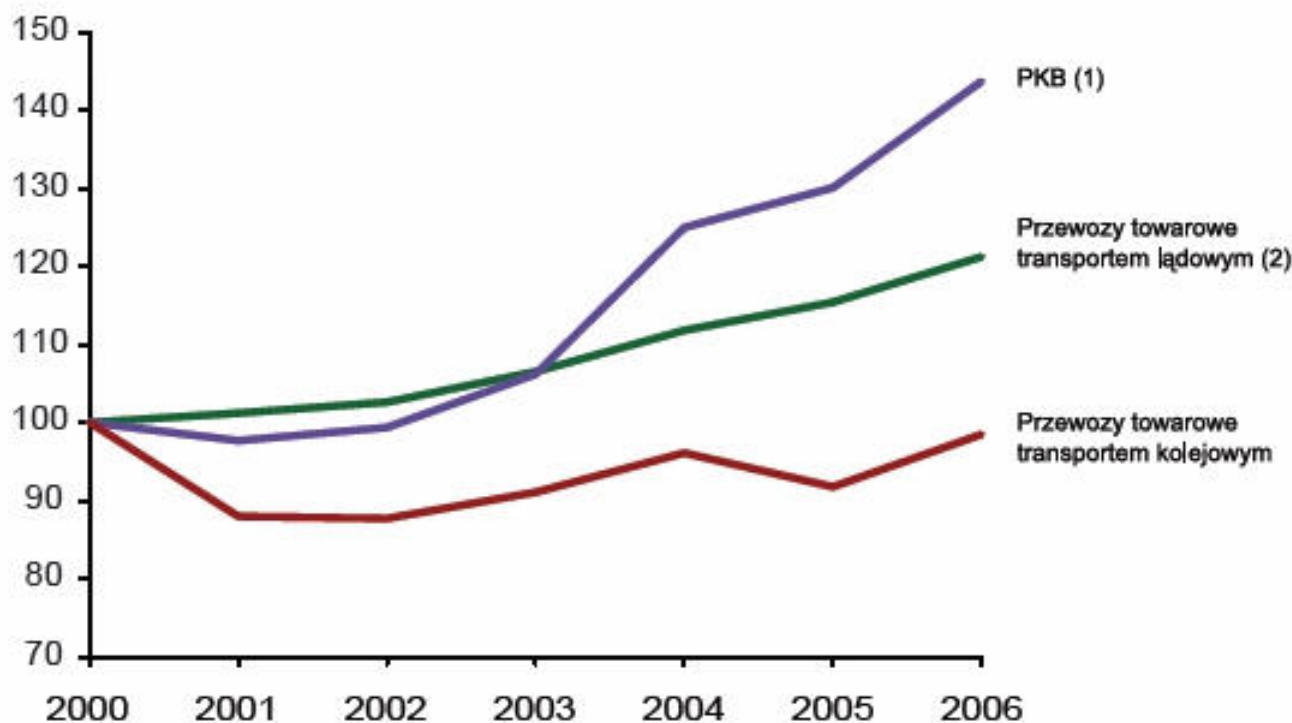
Zmiana wielkości pracy przewozowej kolejowego transportu towarowego w latach 2000 - 2005

2007



Dynamika wzrostu PKB i pracy przewozowej (tkm) w transporcie towarowym w latach 2000-2006

2007

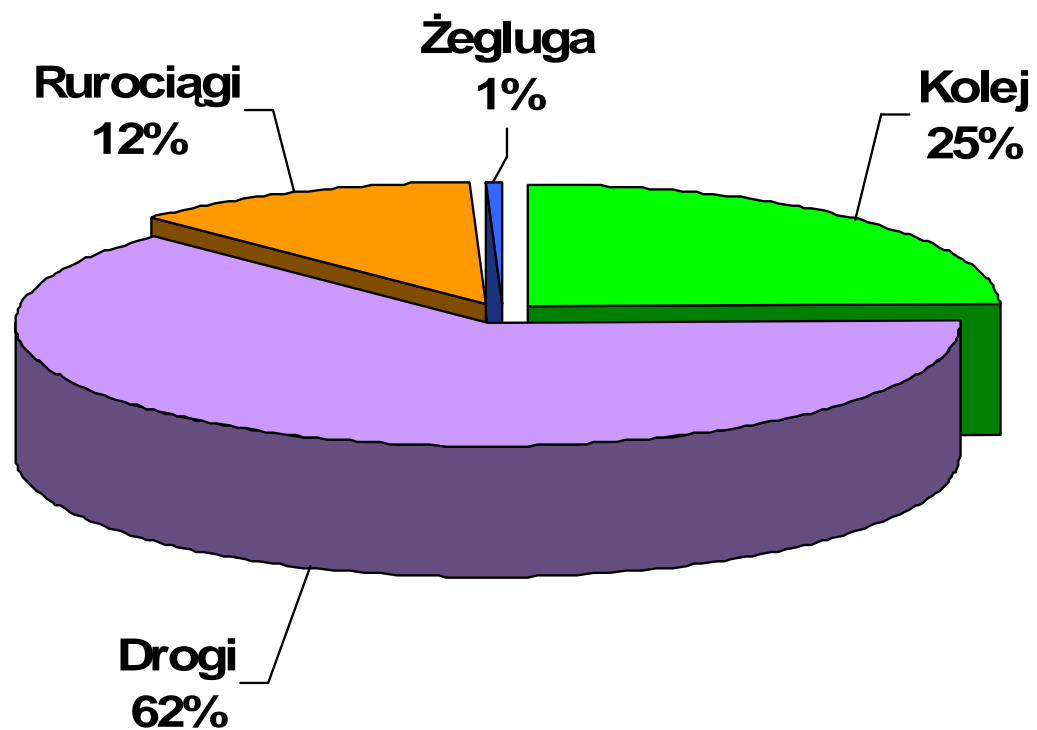


(1) PKB w cenach stałych, 2000=100.

(2) Transport kolejowy, samochodowy, rurociągowy i żegluga śródlądowa.

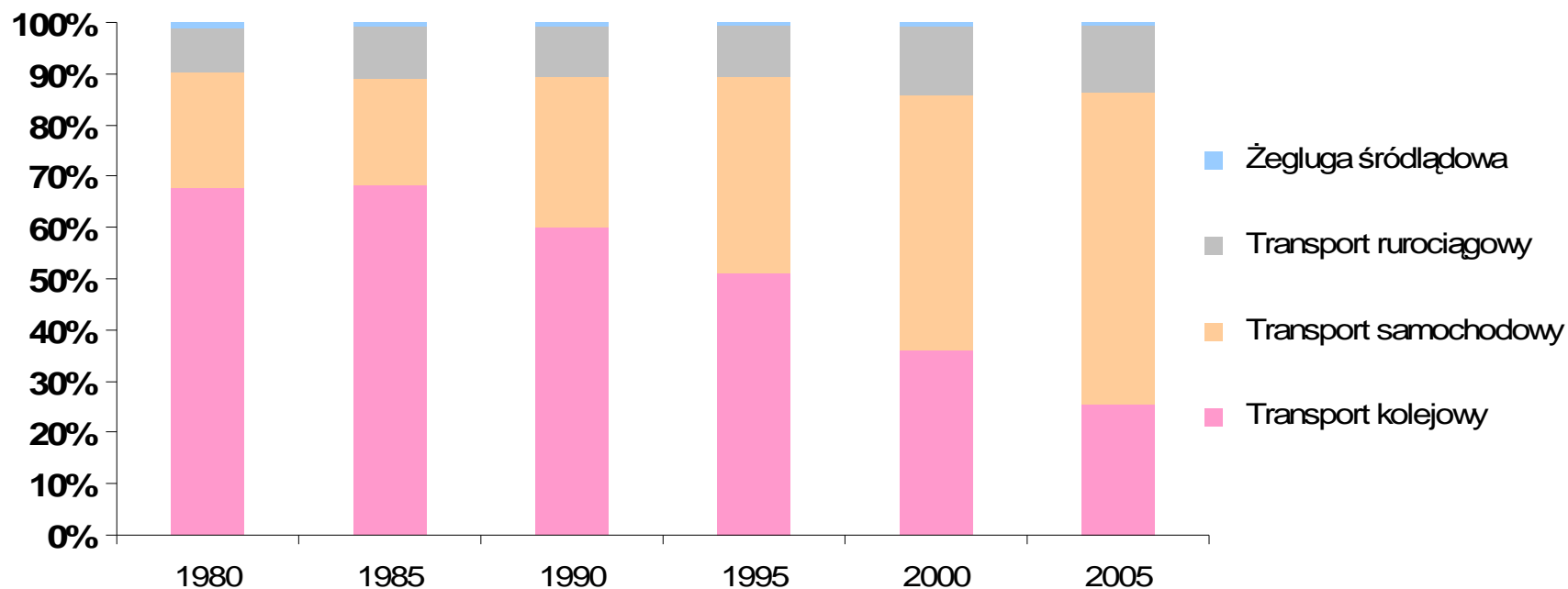
# Modal split przewozy towarowe w Polsce w 2006 r.

2007



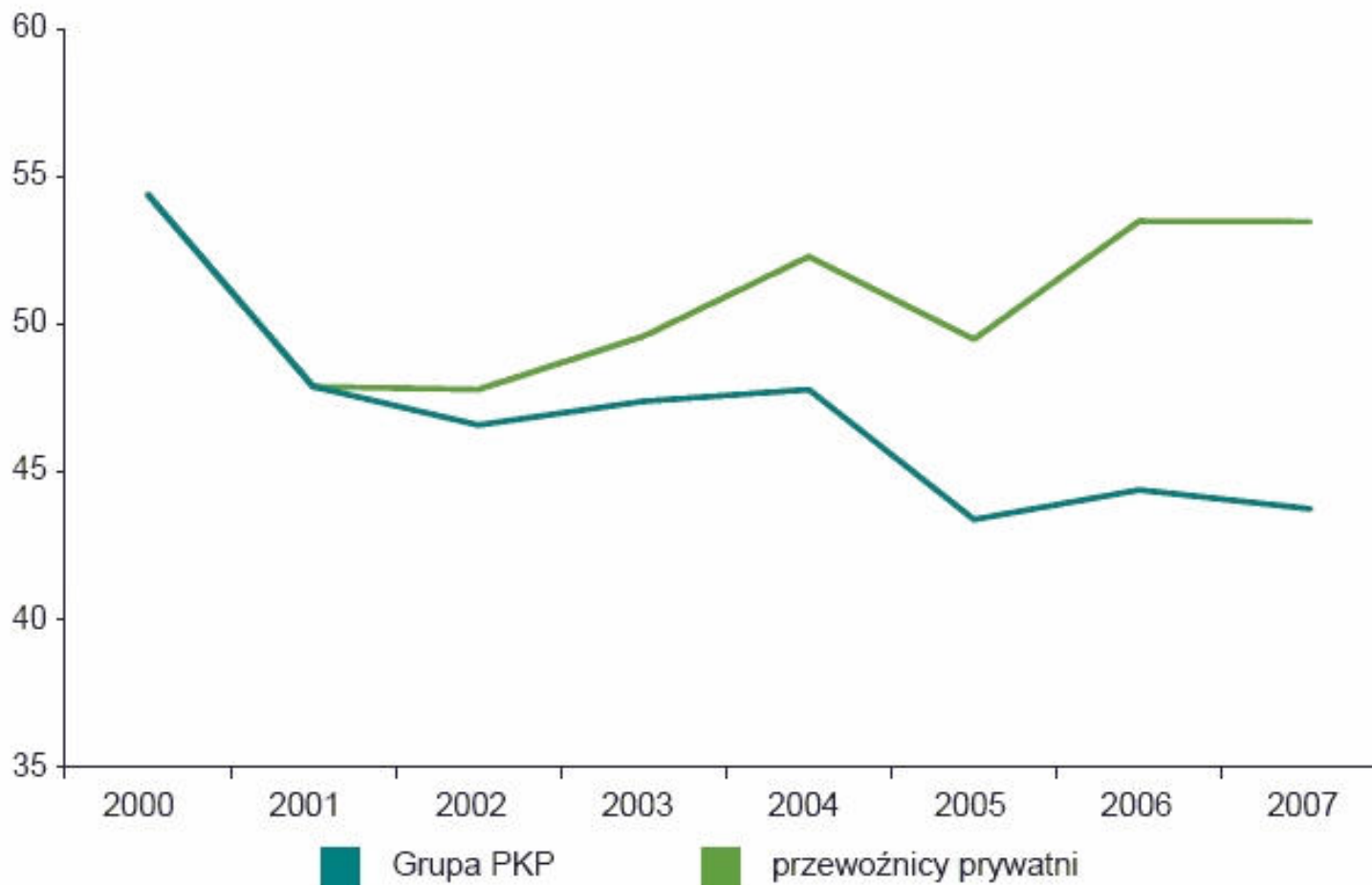
## Zmiana struktury przewozów towarowych w polskim transporcie lądowym w latach 1980 – 2005 (tkm)

2007



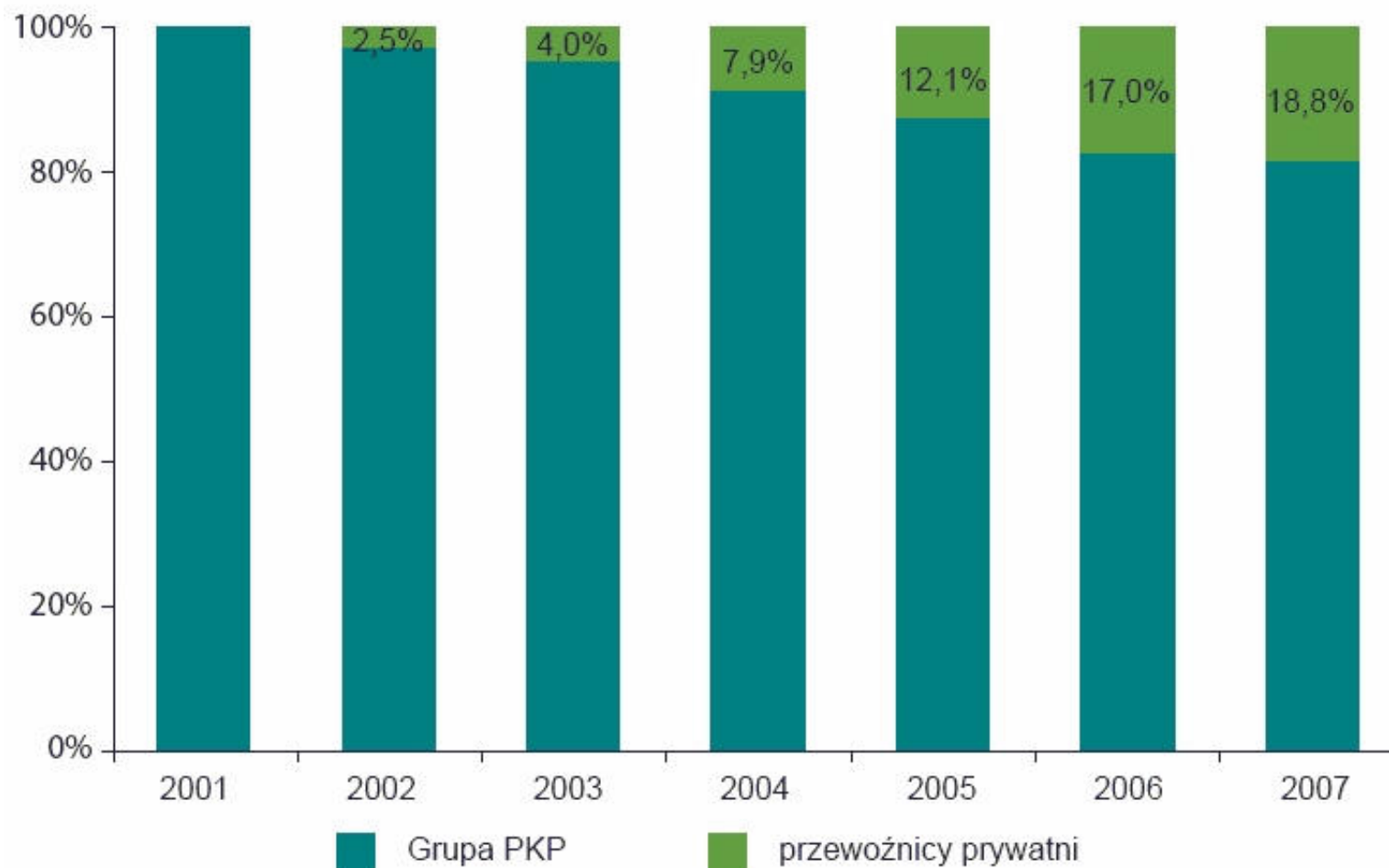
Wielkość pracy przewozowej wykonywanej transportem kolejowym w Polsce w latach 2000 - 2007 (mld tkm)

2007



Struktura podmiotowa kolejowych przewozów towarowych wg tkm w Polsce w latach 2000 - 2007

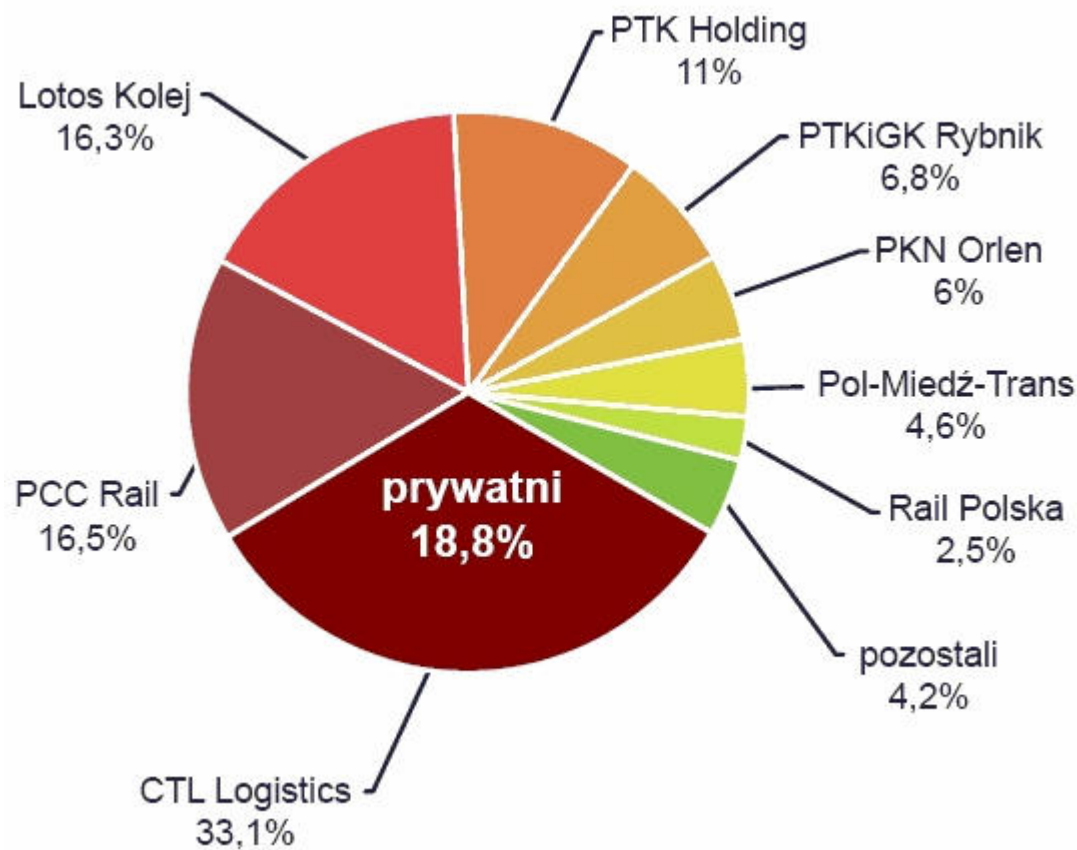
2007





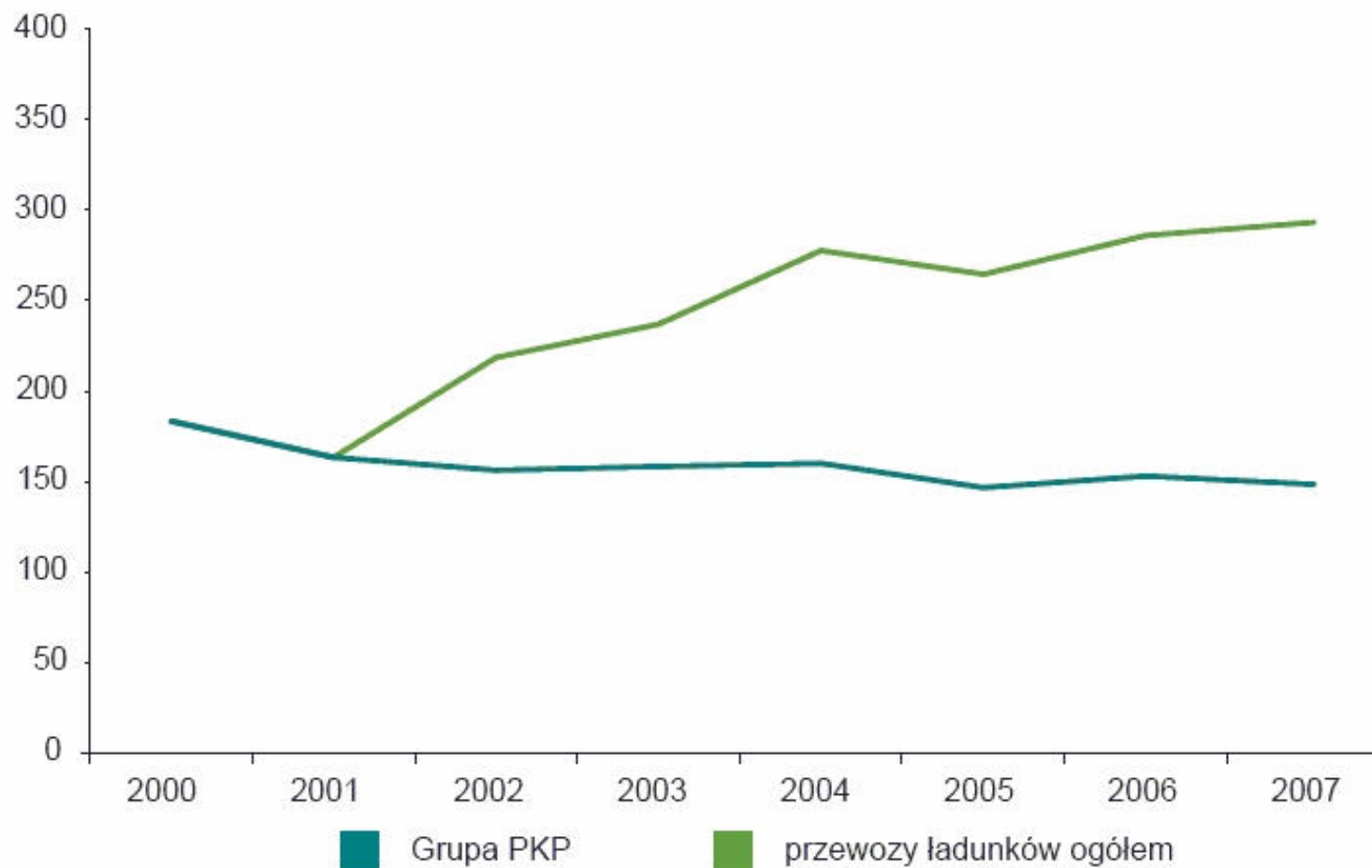
# Struktura rynku przewozów towarowych w roku 2007 (wg tkm)

2007



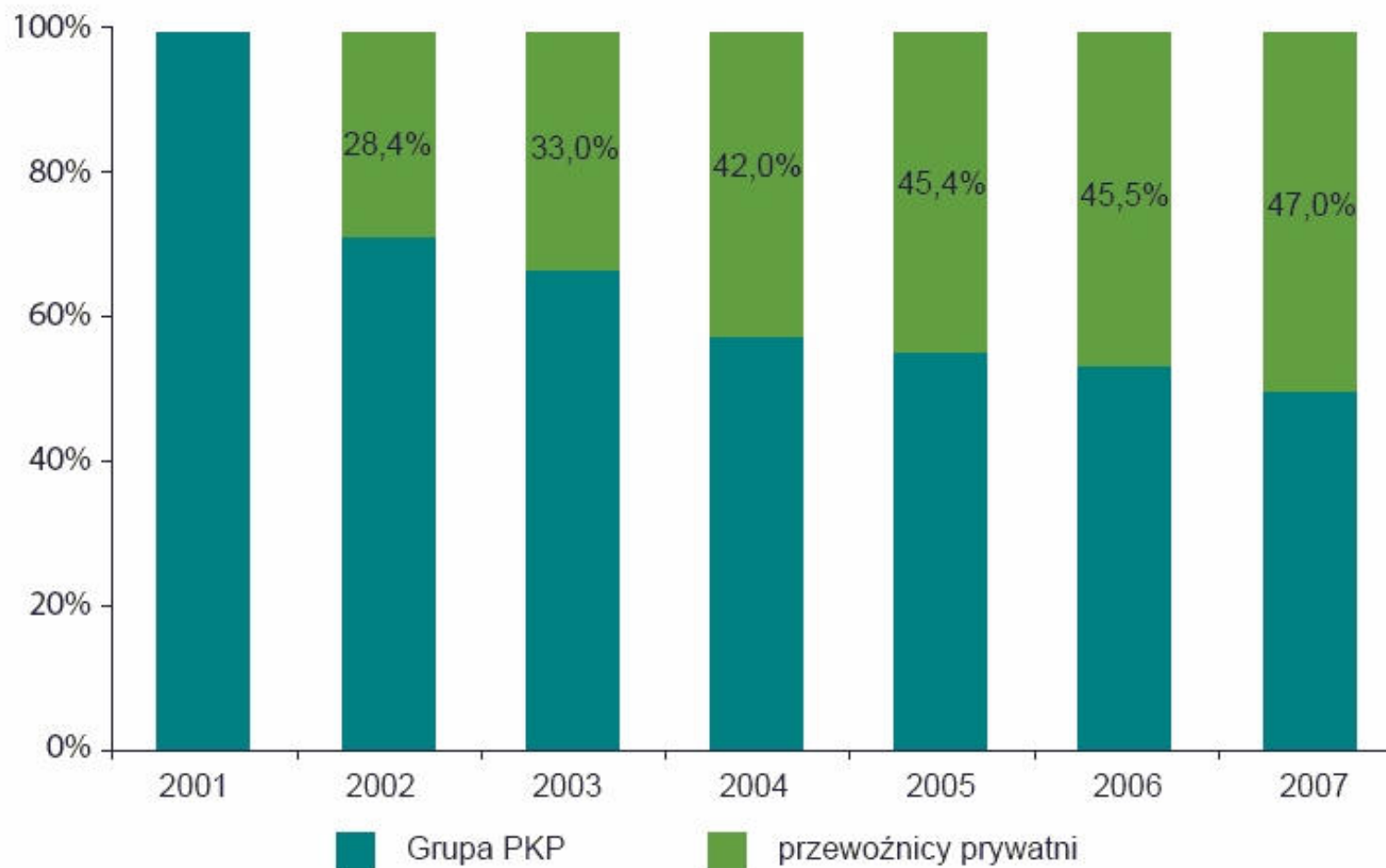
## Wielkość masy przewiezionej transportem kolejowym w Polsce w latach 2000 - 2007

2007

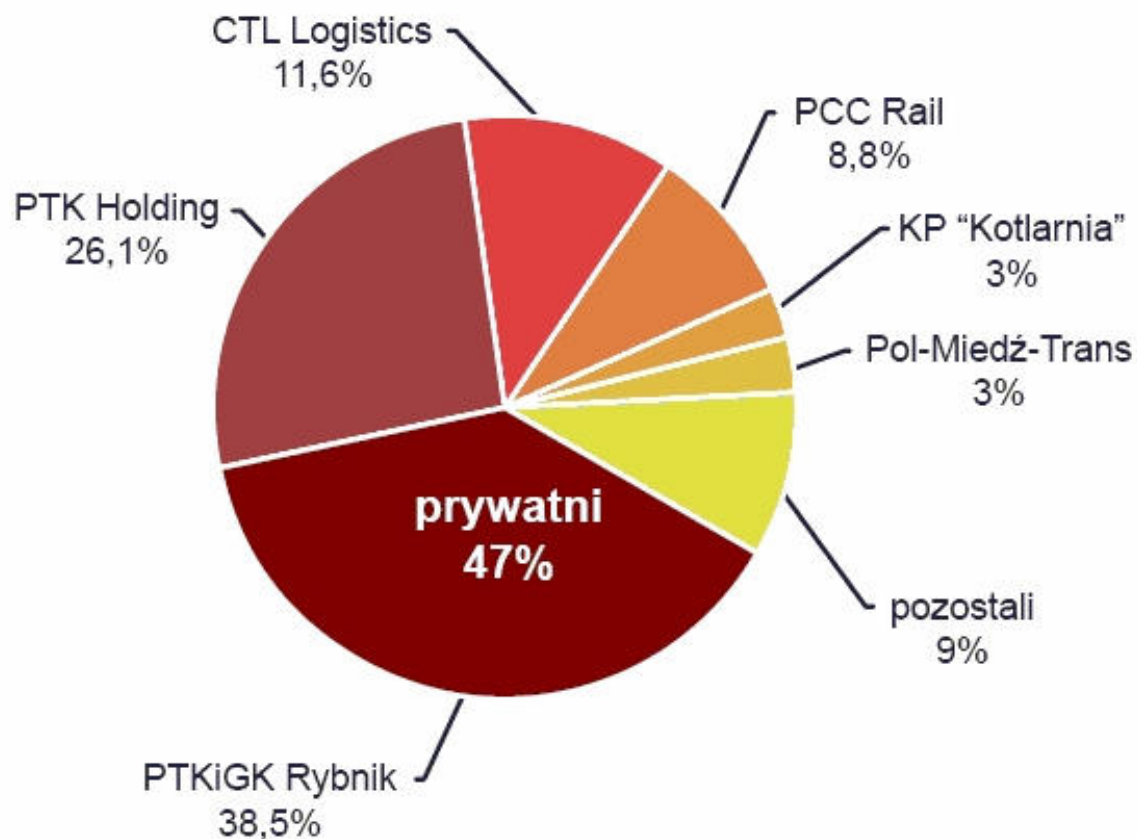


Struktura podmiotowa kolejowych przewozów towarowych wg ton w Polsce w latach 2000 - 2007

2007

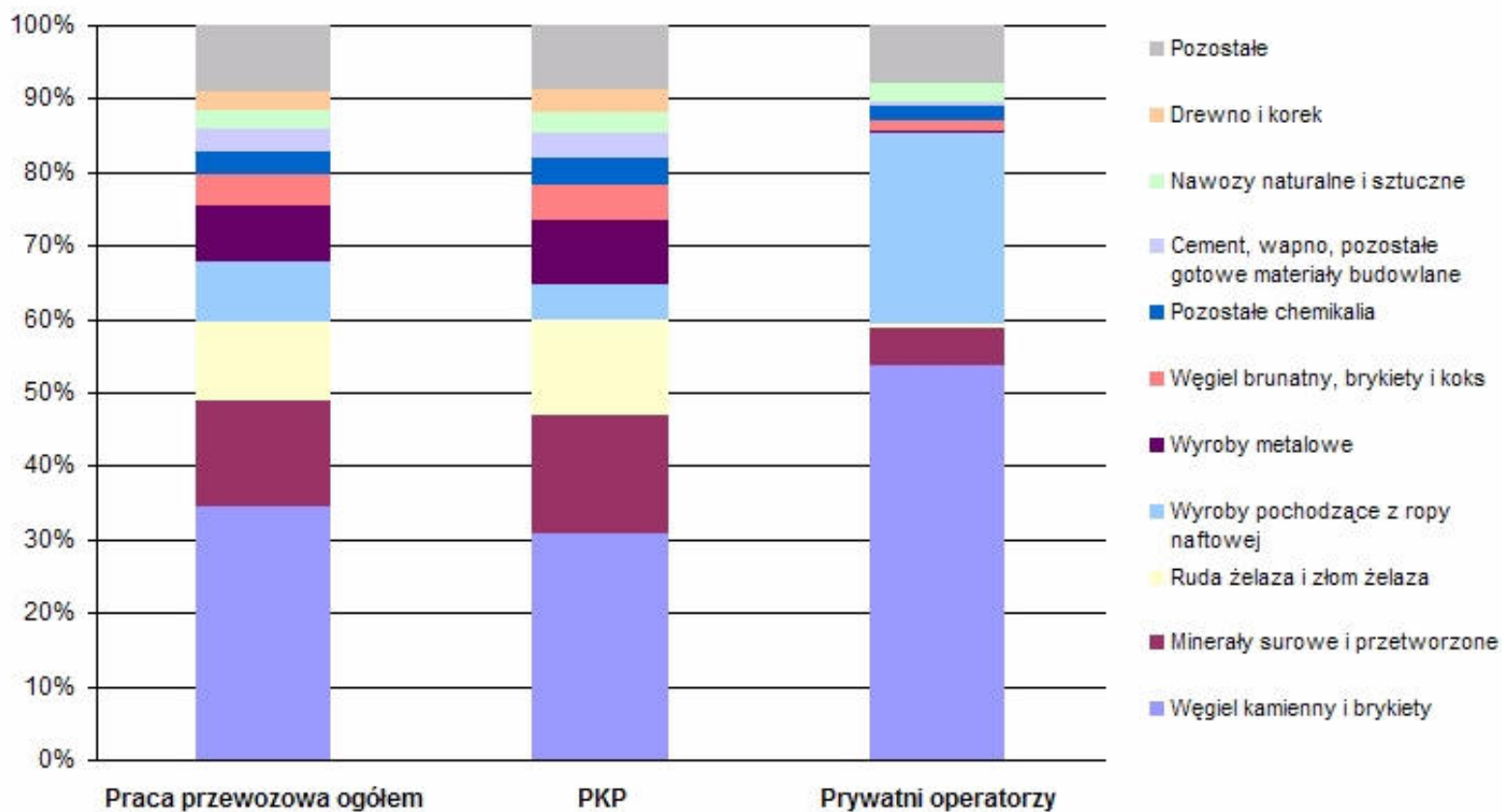


## Struktura rynku przewozów towarowych w roku 2007 (tony)



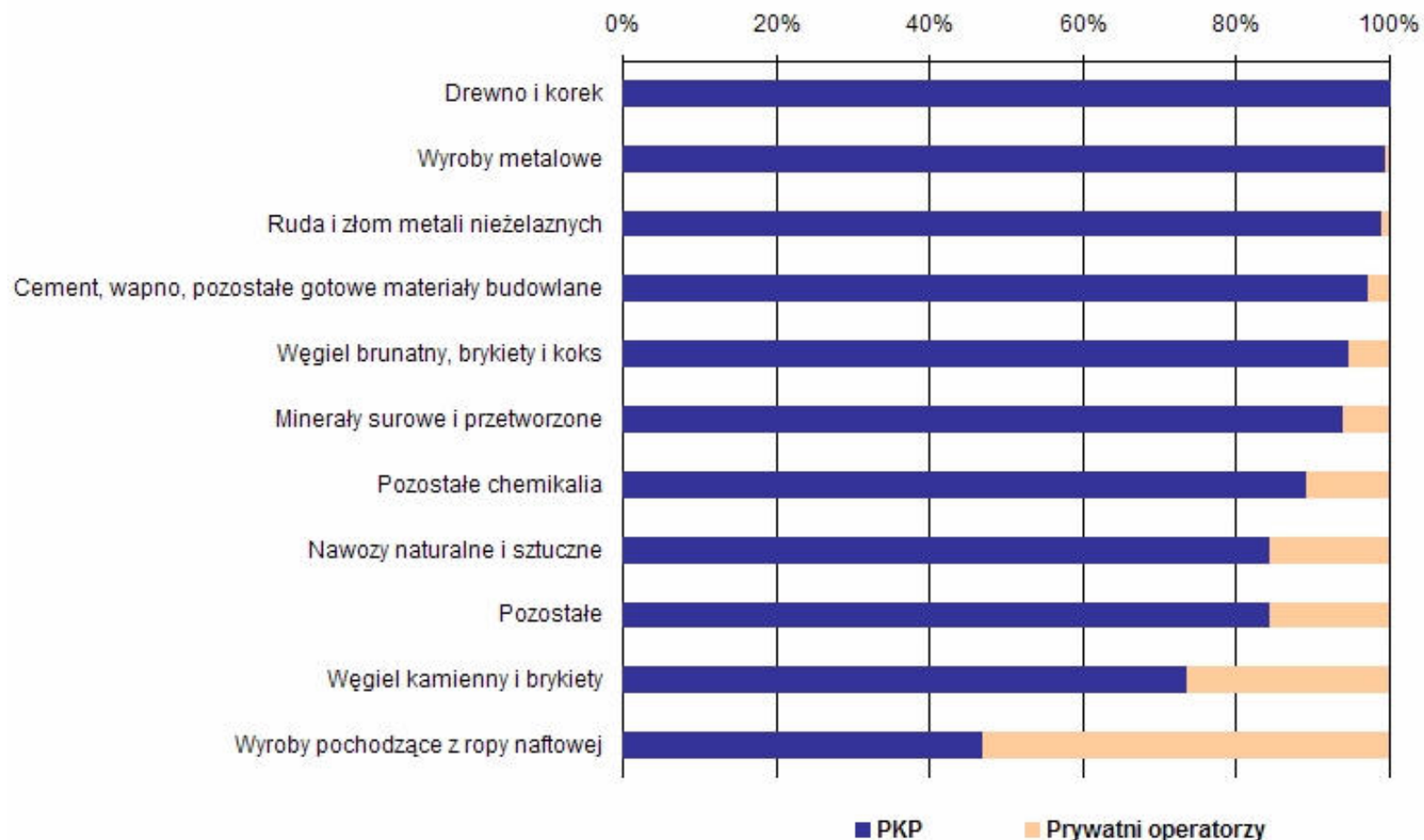
# Struktura pracy przewozowej wg grup ładunków

2007



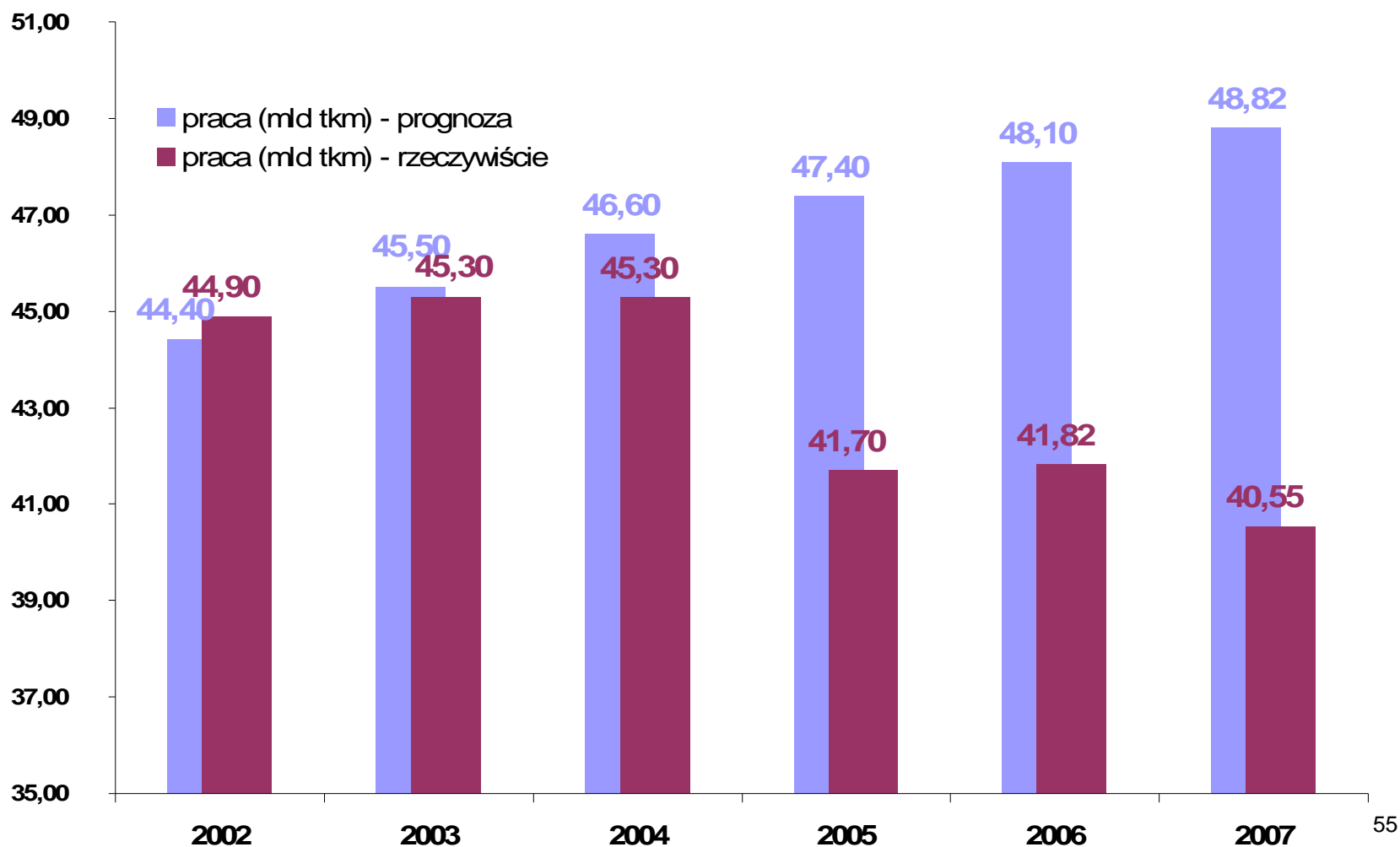
# Struktura pracy przewozowej wybranych grup ładunków wg operatorów

2007



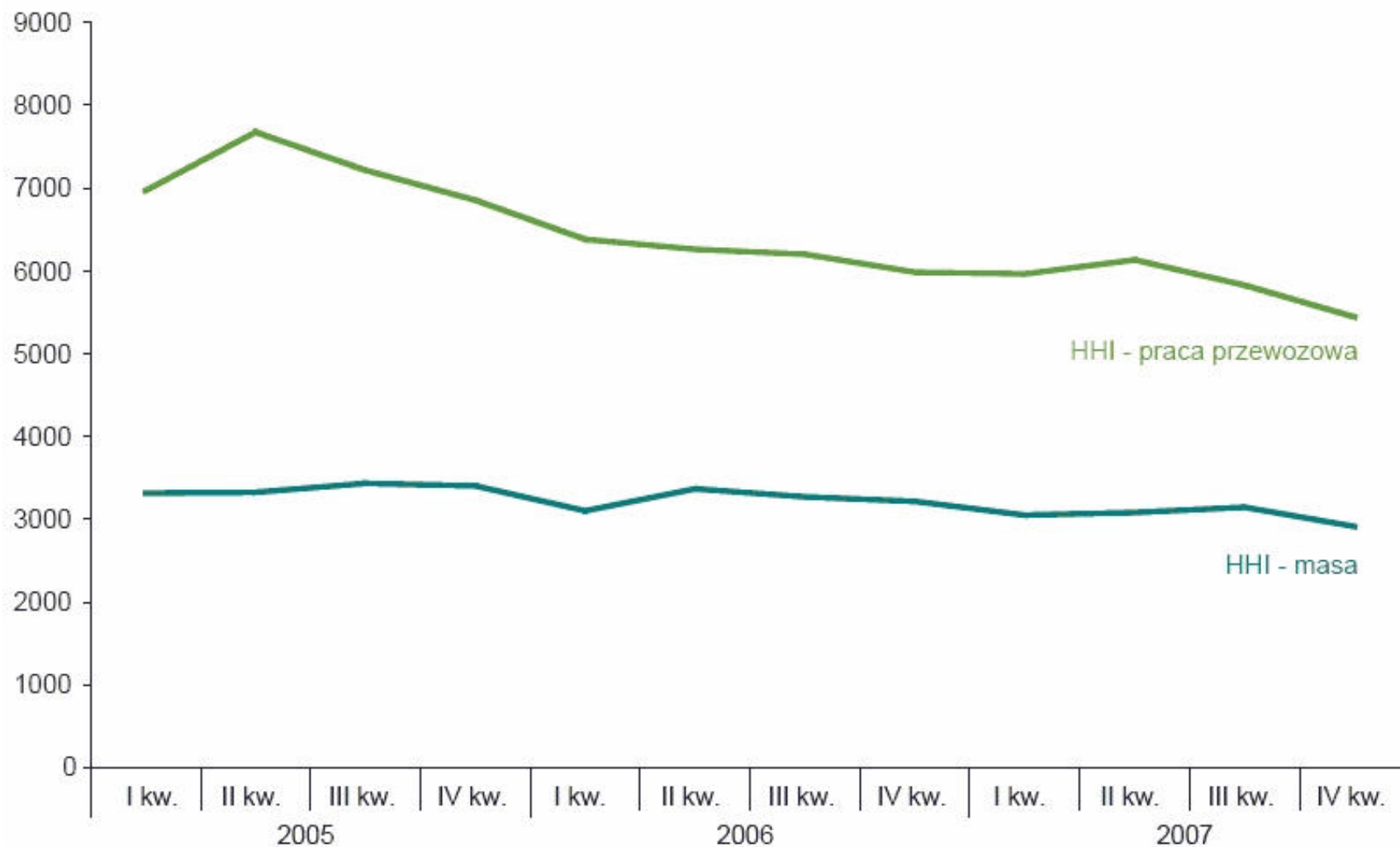
Prognozy PKP Cargo S.A. z 2001 r.  
a rzeczywiste przewozy (praca, mld tkm)

2007



# Poziom koncentracji rynku kolejowych przewozów towarowych

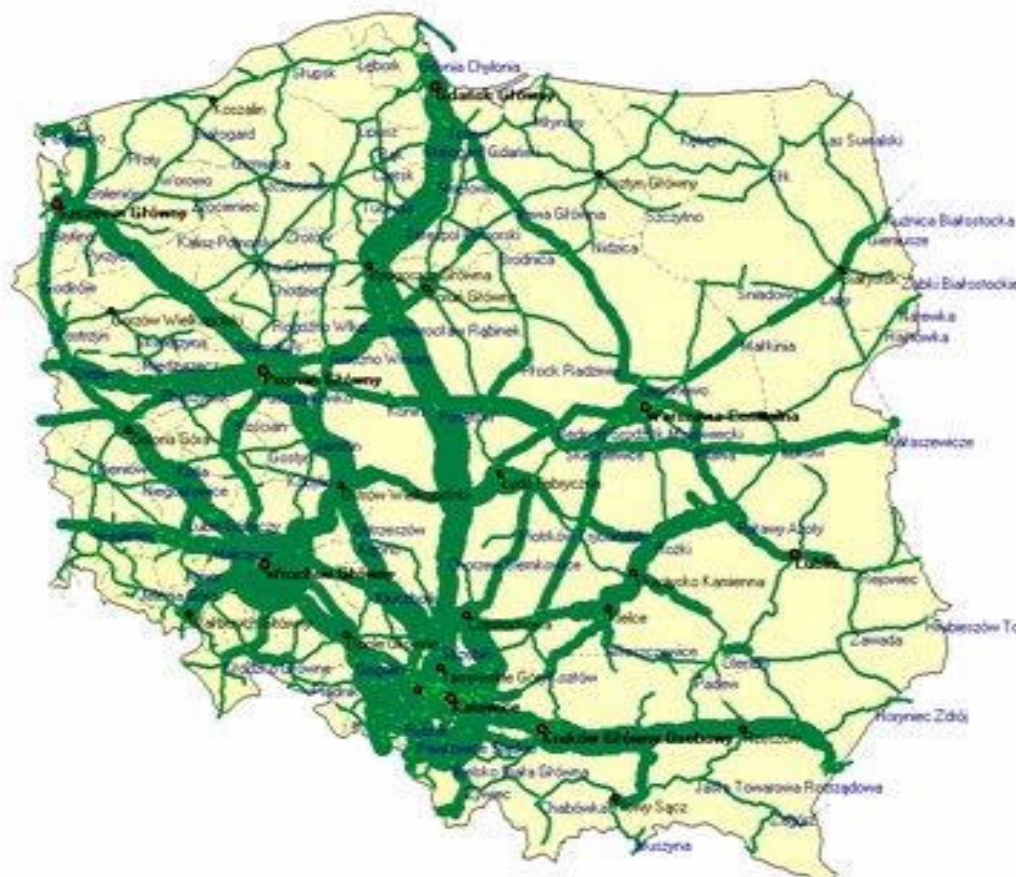
2007





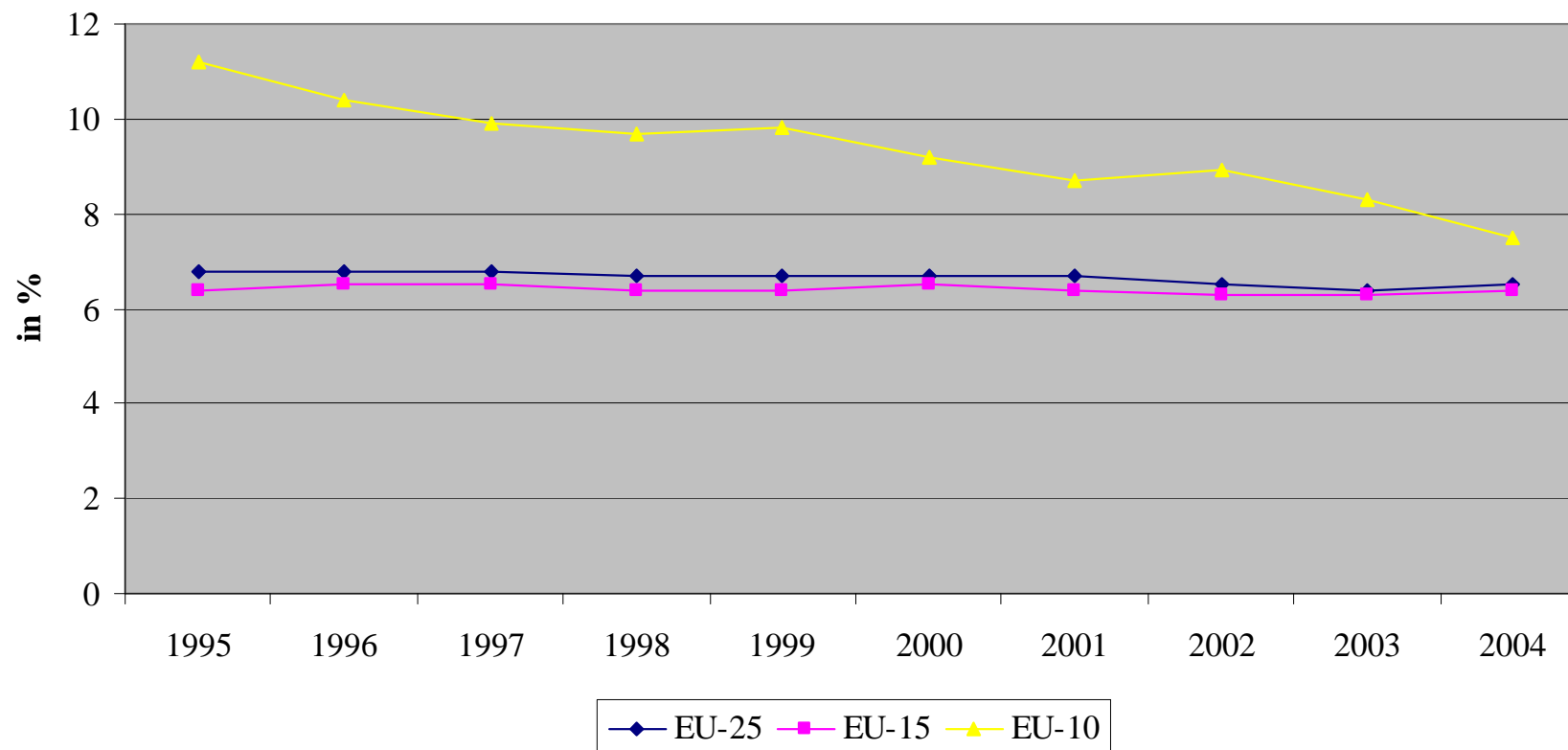
# Przewozy towarowe w Polsce

2007



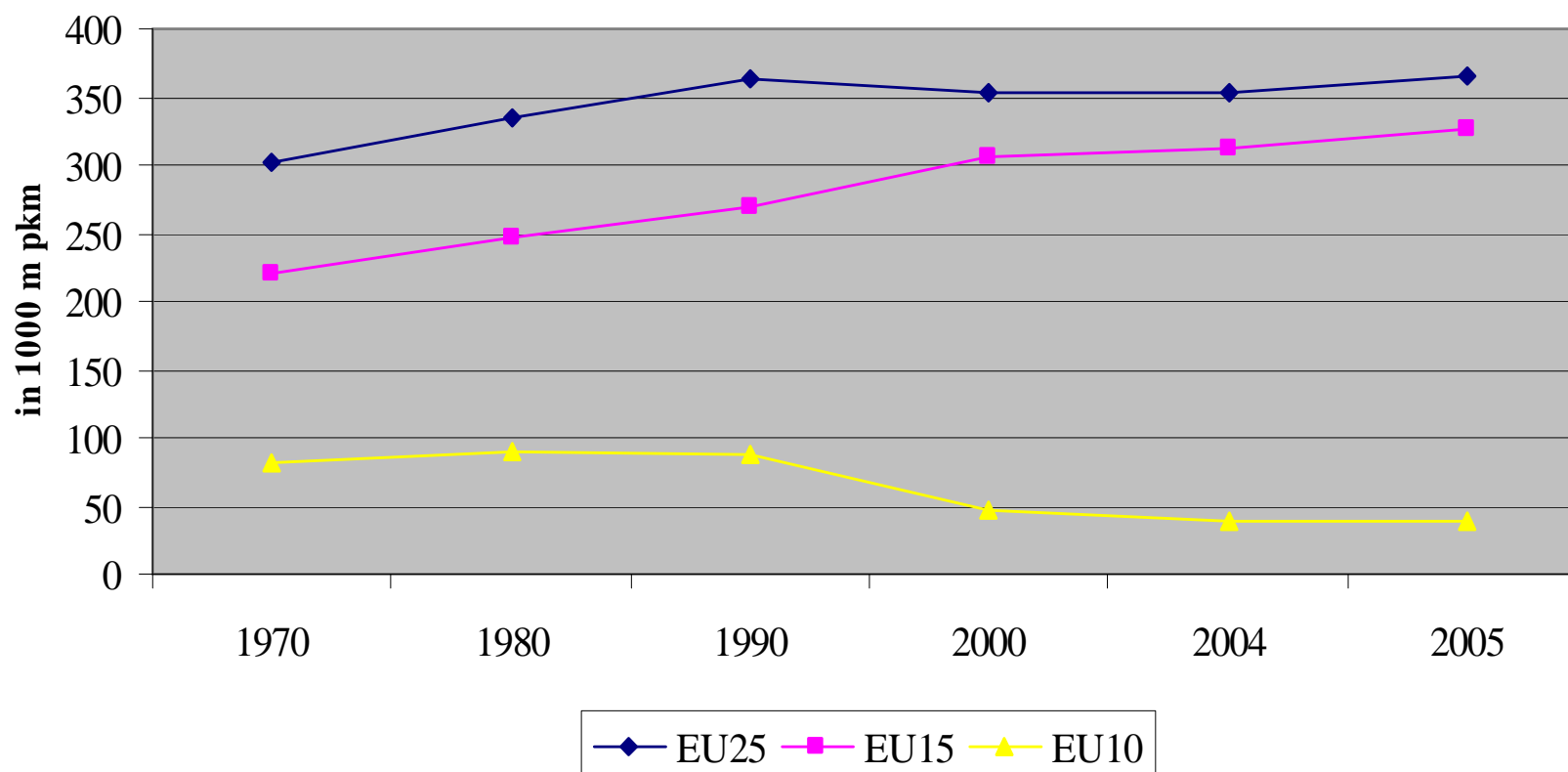
# Udział kolei w rynku lądowych przewozów pasażerskich w UE (1995 - 2004)

2007



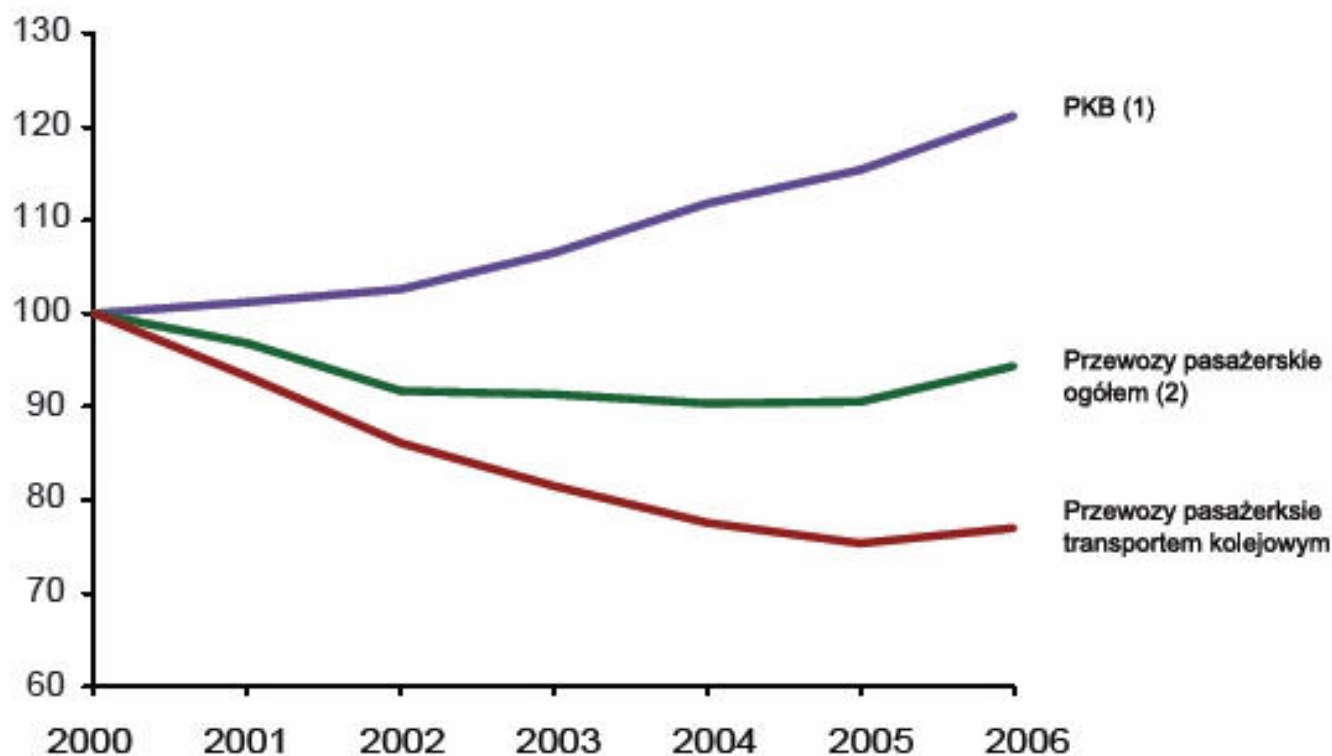
# Tendencje w zakresie wielkości pracy przewozowej kolejowego transportu pasażerskiego w UE

2007



Dynamika wzrostu PKB i pracy przewozowej (pkm) w transporcie pasażerskim w latach 2000-2006

2007



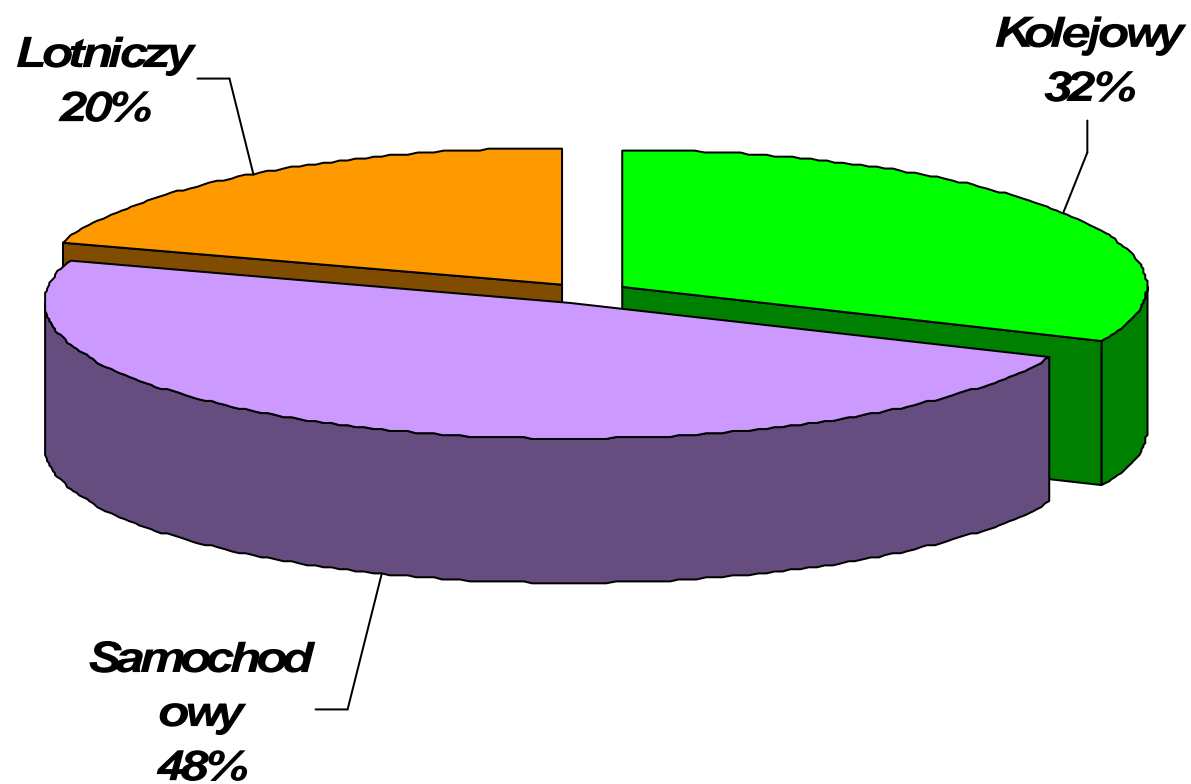
(1) PKB w cenach stałych, 2000=100.

(2) Transport kolejowy, motoryzacja indywidualna, transport lotniczy.

## Modal split

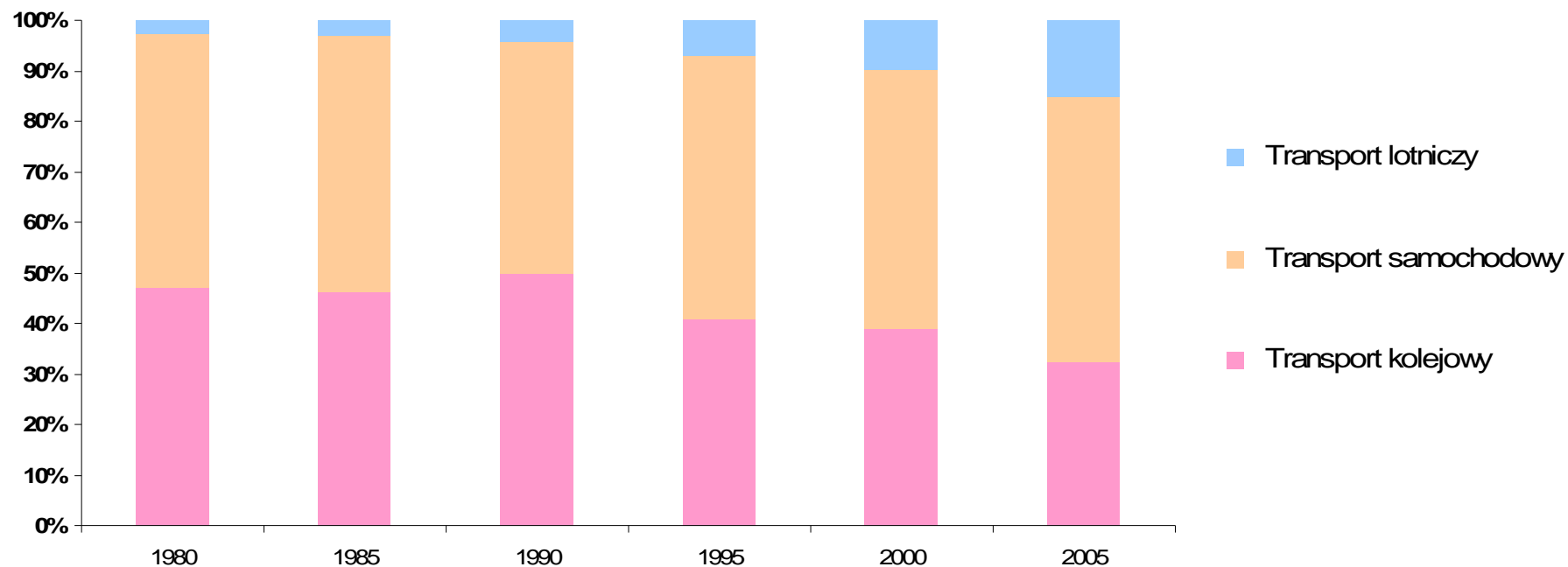
## przewozy pasażerskie w Polsce w 2006 r.

2007



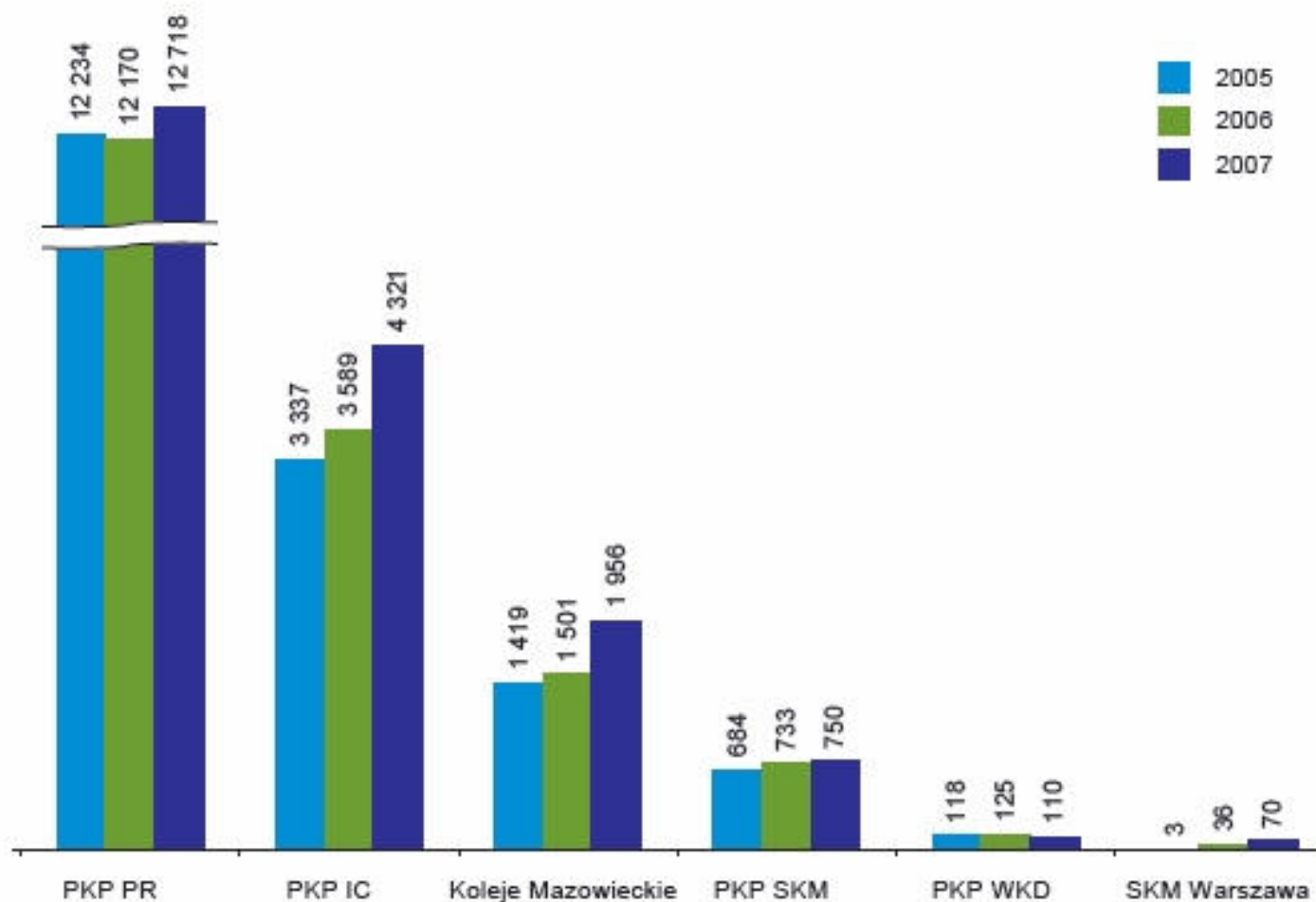
## Zmiana struktury przewozów pasażerskich w Polsce w latach 1980 – 2005 (pas km)

2007



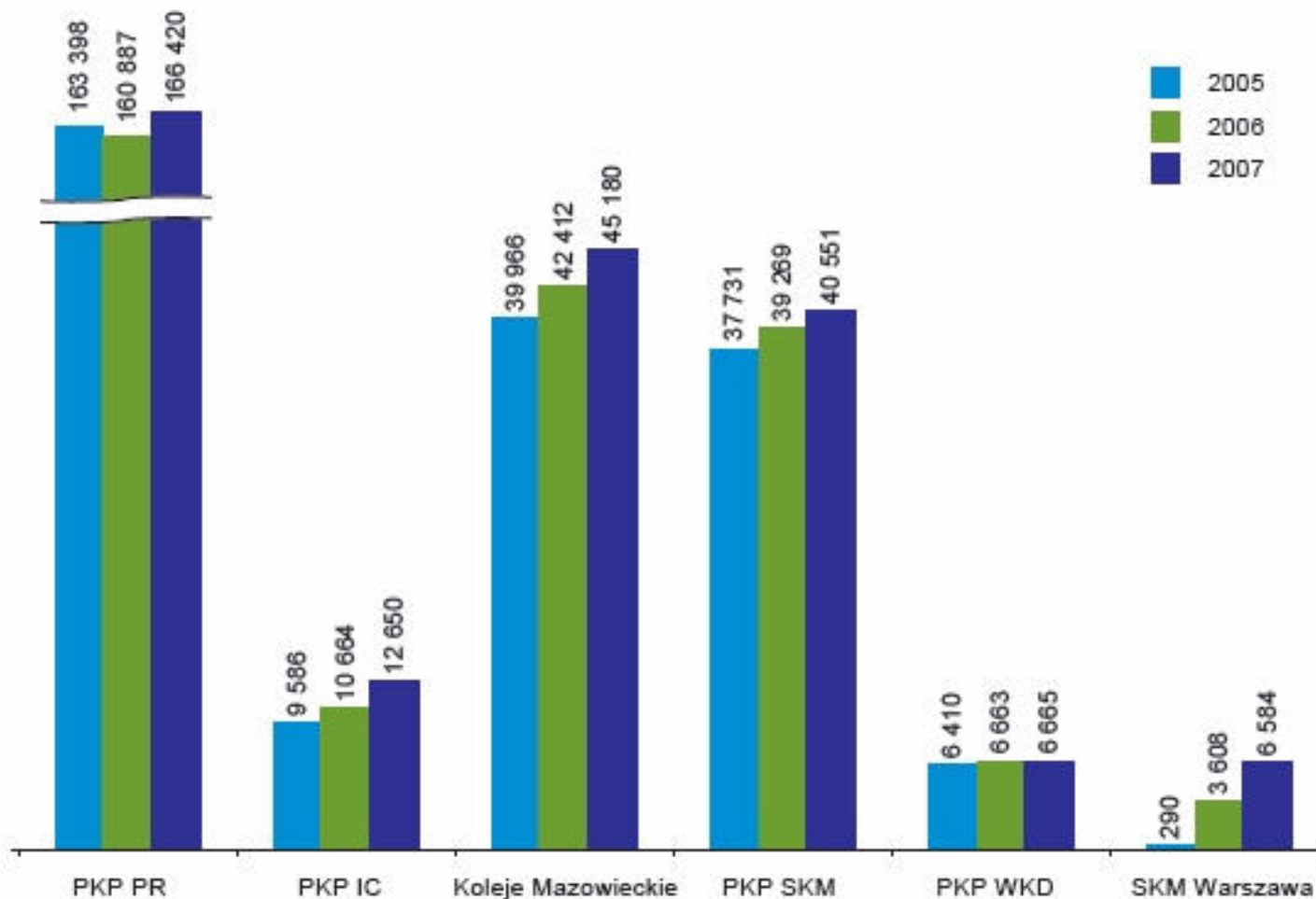
# Porównanie pracy przewozowej w latach 2005 - 2007

2007



# Porównanie liczby przewiezionych pasażerów w latach 2005 - 2007

2007



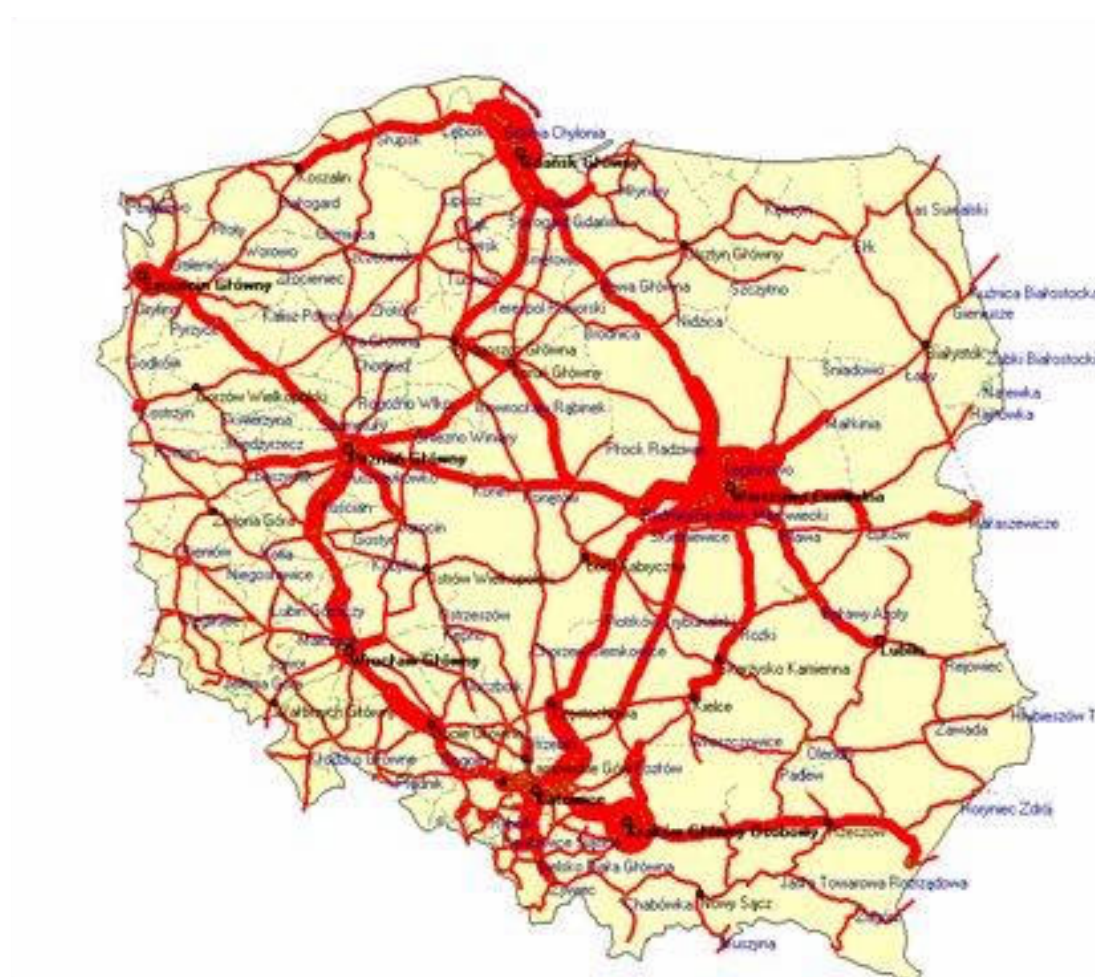


# Struktura przewozów wg rodzajów komunikacji

2007



# Przewozy pasażerskie w Polsce



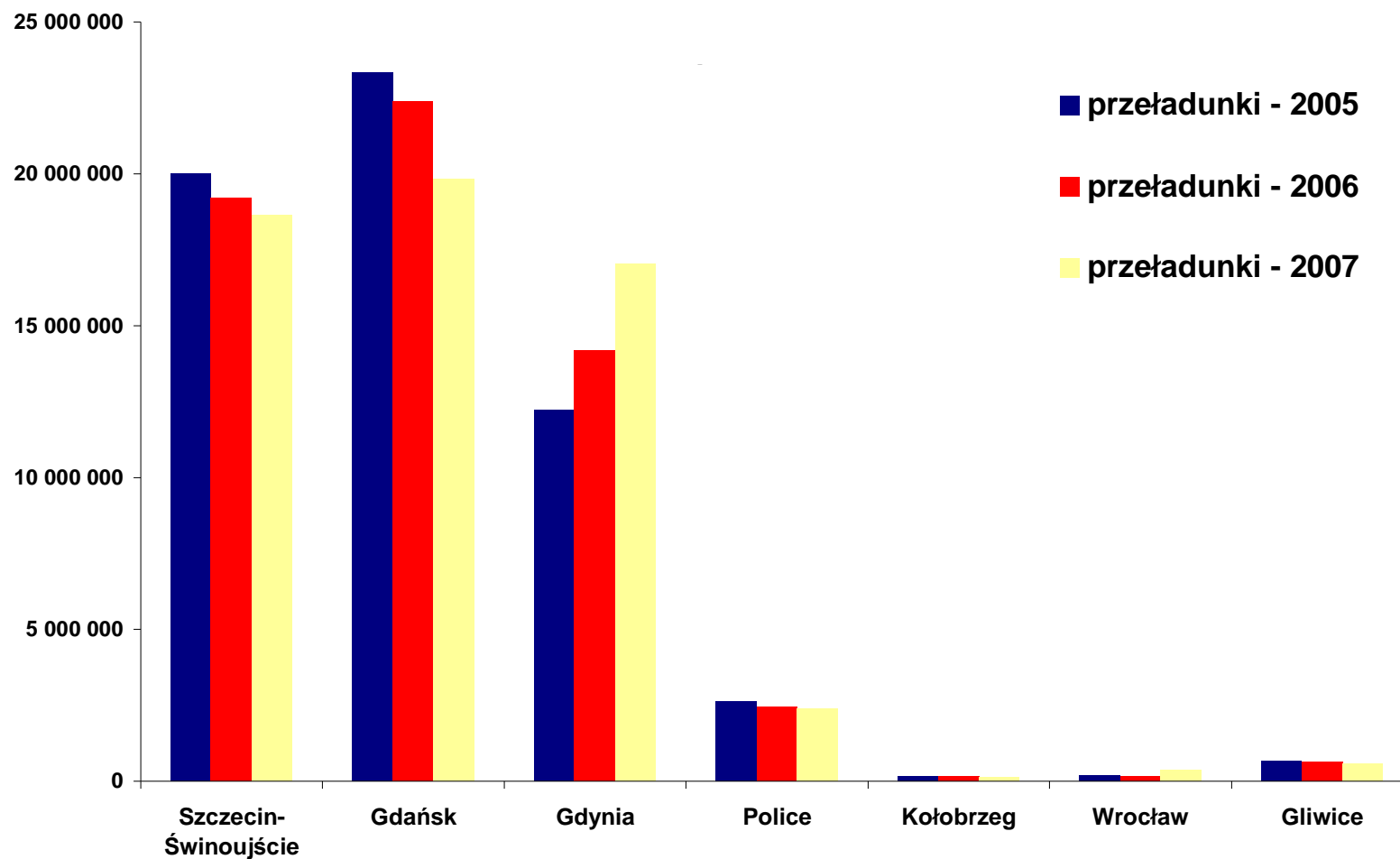
## Przeładunki w polskich portach w 2006 i 2007 r.

2007

port	przeładunki - 2006	przeładunki - 2007	2007/2006
Szczecin- Świnoujście	19 218 000	18 652 300	-2,89%
Gdańsk	22 407 000	19 826 000	-11,52%
Gdynia	14 199 000	17 025 000	+19,90%
Police	2 446 100	2 384 000	-2,54%
Kołobrzeg	151 000	117 906	-21,92%
Elbląg	13 000	3 500	-73,08%
Darłowo	56 604	56 474	-0,23%
Wrocław	160 000	380 000	+137,50%
Gliwice	649 216	590 741	-9,01%

# Przeładunki w polskich portach w latach 2005 - 2007

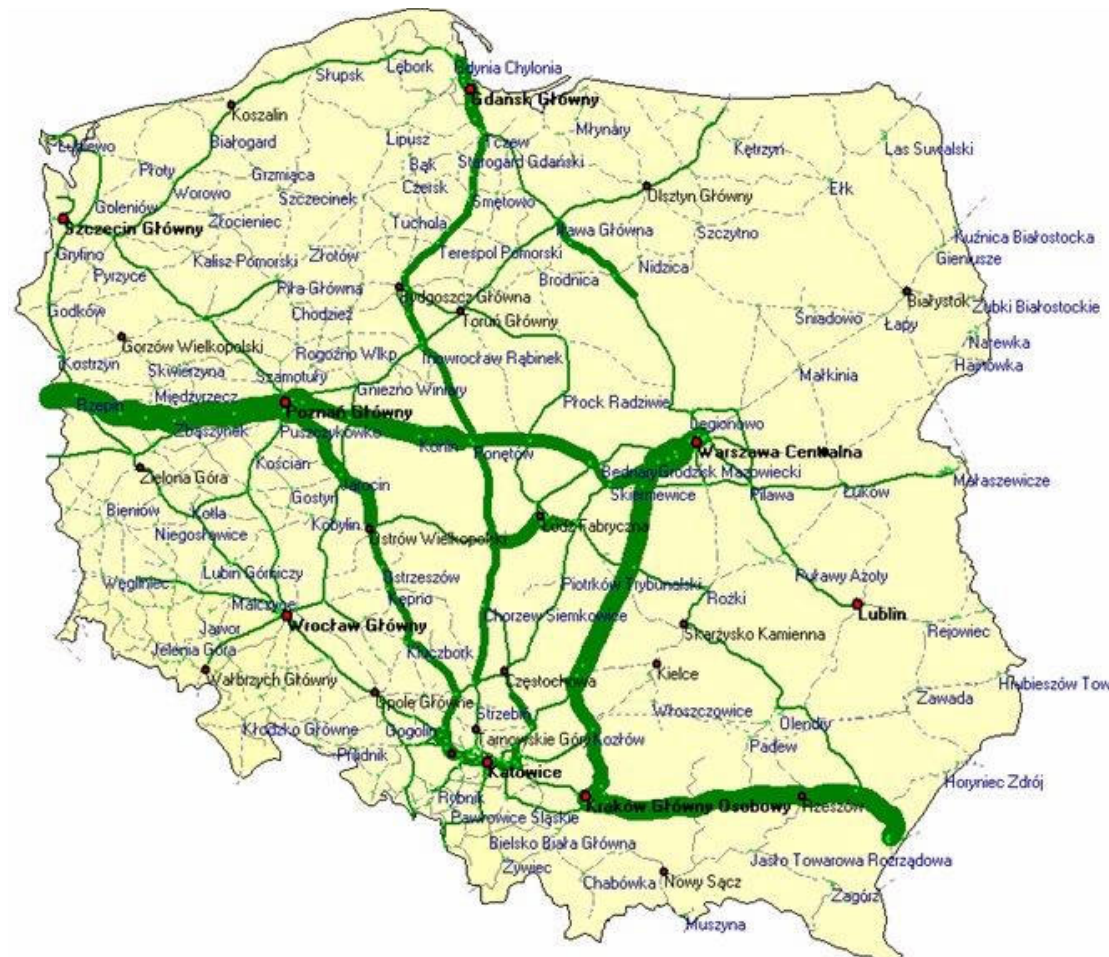
2007



Praca eksploatacyjna na liniach PLK w latach 2005 -  
2007 w mln poc-km z podziałem na rodzaje przewozów

2007

Rodzaj przewozów	Rok		
	2005	2006	2007
pasażerskie	131,3	138,9	138,9
towarowe	72,6	73,3	74,7
intermodalne	1,8	3,1	4,1
autobusy szynowe	17,3	15,3	11,4
suma	223,0	230,7	229,1
Udział transportu intermodalnego [%]	2,4%	4,1%	5,3%



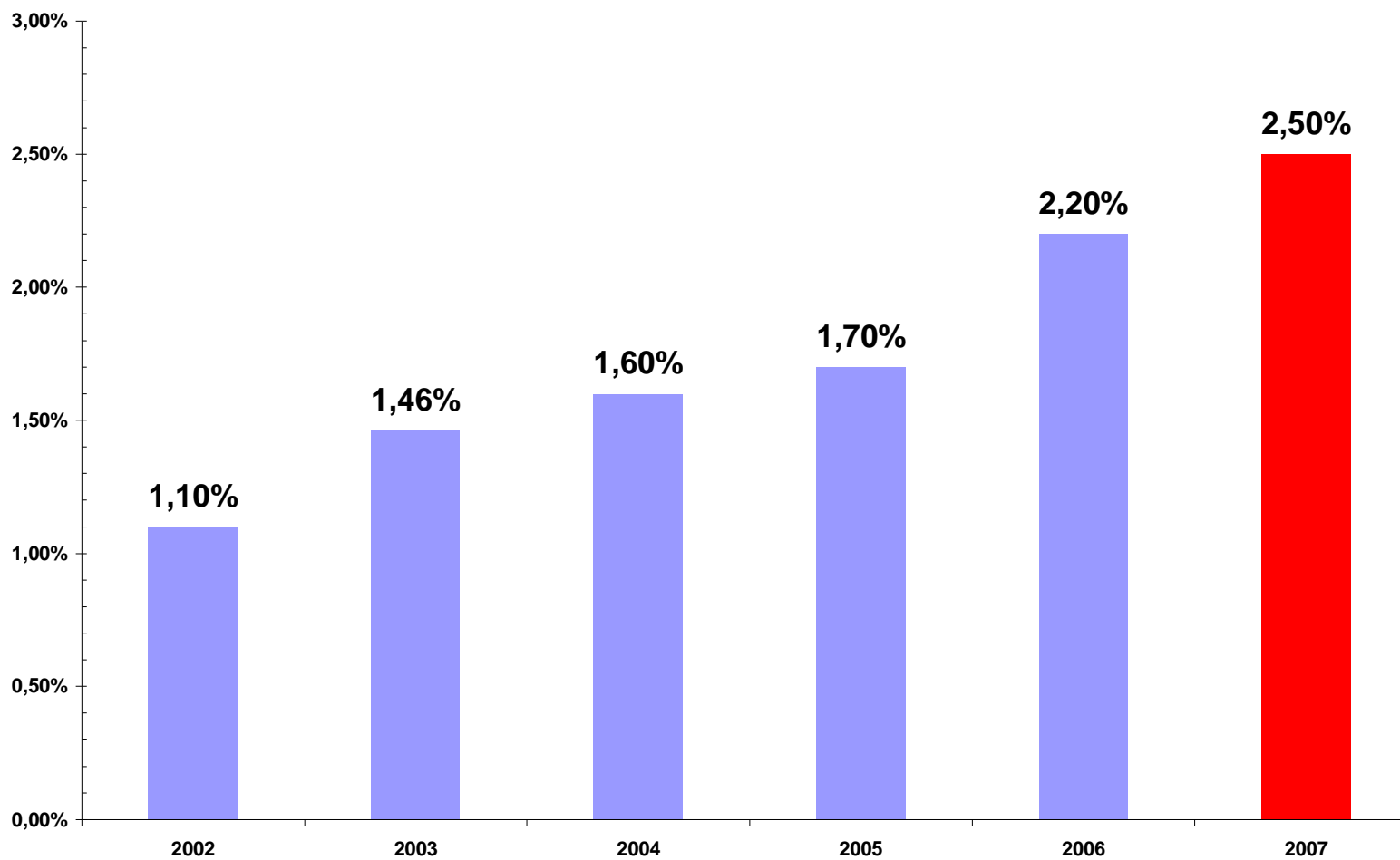
## Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich (tys. TEU)

2007

W polskich portach zanotowano w 2007 roku bardzo dynamiczny wzrost liczby przeładowywanych kontenerów (w TEU) – o blisko 32%.

Port	2006	2007	2007/2006
Gdynia	461,1	614,2	+33%
Gdańsk	78,3	95,5	+21,9%
Szczecin-Świnoujście	42,5	56,4	+32,7%
<b>RAZEM</b>	<b>581,9</b>	<b>766,2</b>	<b>+31,7%</b>

## Przewozy intermodalne jako procent ogółu przewozów PKP CARGO S.A.





## Przewozy kontenerowe PKP CARGO S.A.

2007

Jednostka miary	2006	2007	2007/2006
<b>sztuki</b>	257 159	320 167	<b>+24,50%</b>
<b>TEU</b>	402 859	512 161	<b>+27,13%</b>
<b>tony</b>	2 926 850	3 606 826	<b>+23,23%</b>
<b>tys. tkm</b>	1 180 043	1 458 394	<b>+23,59%</b>

## **Bariery rozwoju rynku przewozów intermodalnych**

Przewoźnicy wskazują m.in. na następujące bariery rozwoju rynku przewozów intermodalnych:

- nieatrakcyjne stawki dostępu do infrastruktury;
- nieodpowiedni stan infrastruktury;
- zbyt mało specjalistycznego taboru;
- uboga sieć terminali.

## Udział transportu samochodowego w obsłudze portów

2007

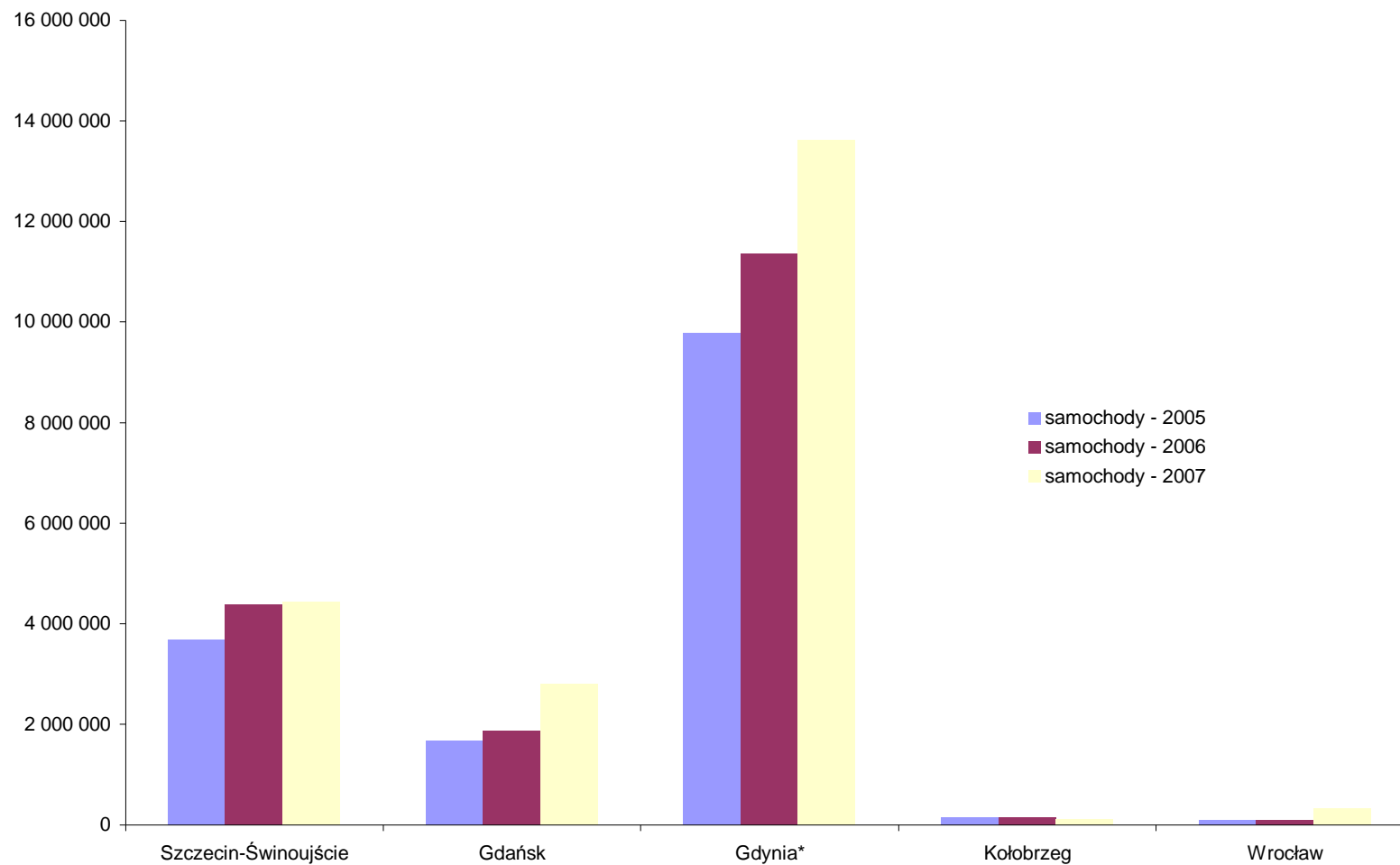
W stosunku do 2006 roku, w 2007 roku w większości polskich portów morskich spadł udział kolei w obsłudze ładunków. Spośród wielkich portów, największy spadek jest zauważalny w Gdańsku, gdzie przy spadku ogólnych przeładunków o 11,5% (do 19,8 mln t), kolej wozi aż o 42% towarów mniej.

port	samochody - 2006	samochody - 2007	2007/2006
Szczecin- Świnoujście	4 375 383	4 445 693	+1,61%
Gdańsk	1 876 075	2 811 855	<b>+49,88%</b>
Gdynia*	11 359 200	13 620 000	+19,90%
Kołobrzeg	151 000	117 906	-21,92%
Elbląg	13 000	3 500	-73,08%
Darłowo*	41 400	28 709	-30,65%
Wrocław	100 000	334 000	+234,00%
Gliwice	4 500	6 925	+53,90%

(uwaga: gwiazdka przy nazwie portu oznacza, że są to dane szacunkowe)

# Udział transportu samochodowego w obsłudze portów

2007



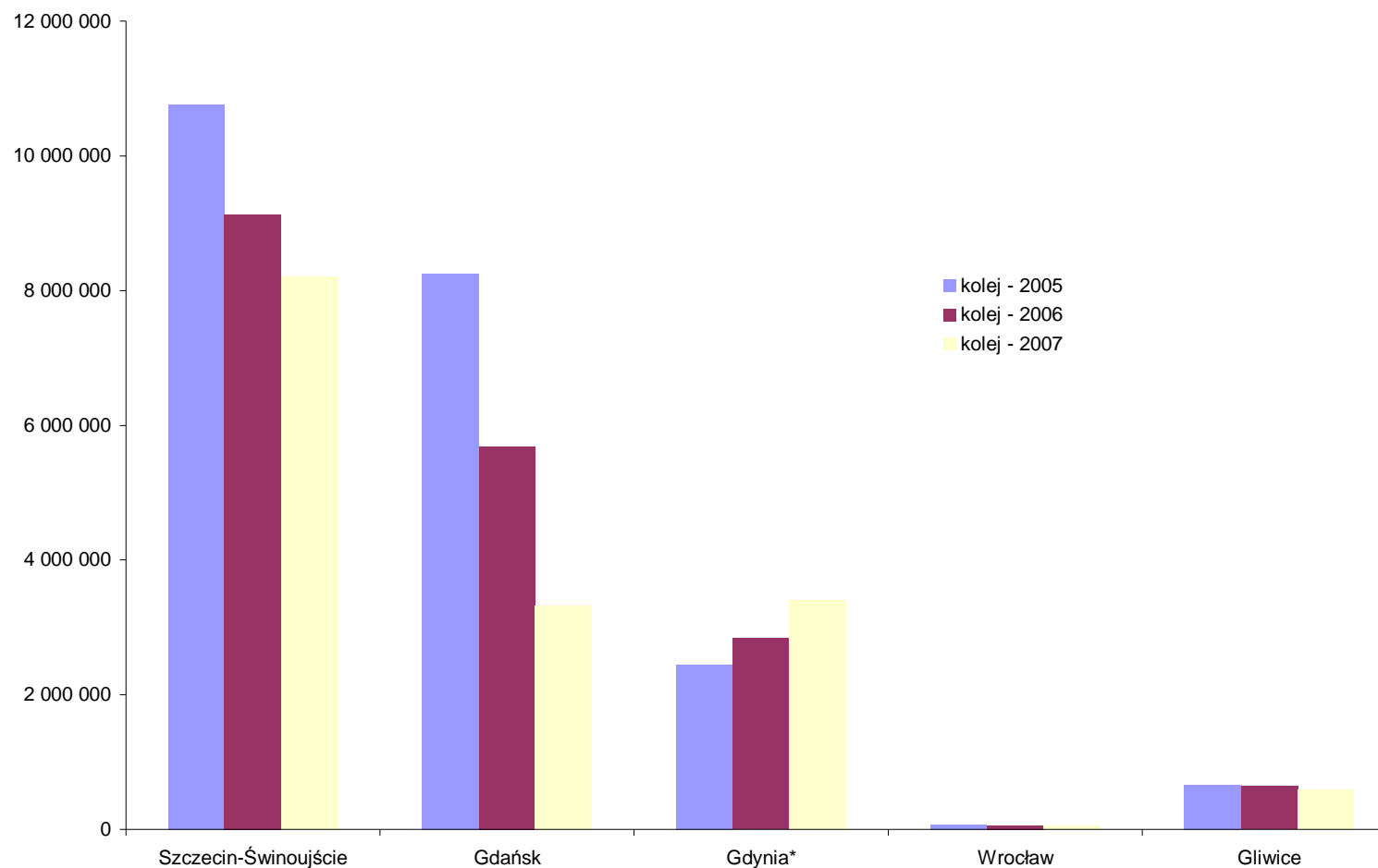
## Udział transportu kolejowego w obsłudze portów

port	kolej - 2006	kolej - 2007	2007/2006
Szczecin- Świnoujście	9 124 755	8 207 697	<b>-10,05%</b>
Gdańsk	5 684 427	3 323 963	<b>-41,53%</b>
Gdynia*	2 839 800	3 405 000	+19,90%
Kołobrzeg	0	0	0,00%
Elbląg	0	0	0,00%
Darłowo*	15 200	27 765	+82,66%
Wrocław	60 000	46 000	-23,33%
Gliwice	644 716	583 816	-9,45%

(uwaga: gwiazdka przy nazwie portu oznacza, że są to dane szacunkowe)

# Udział transportu kolejowego w obsłudze portów

2007



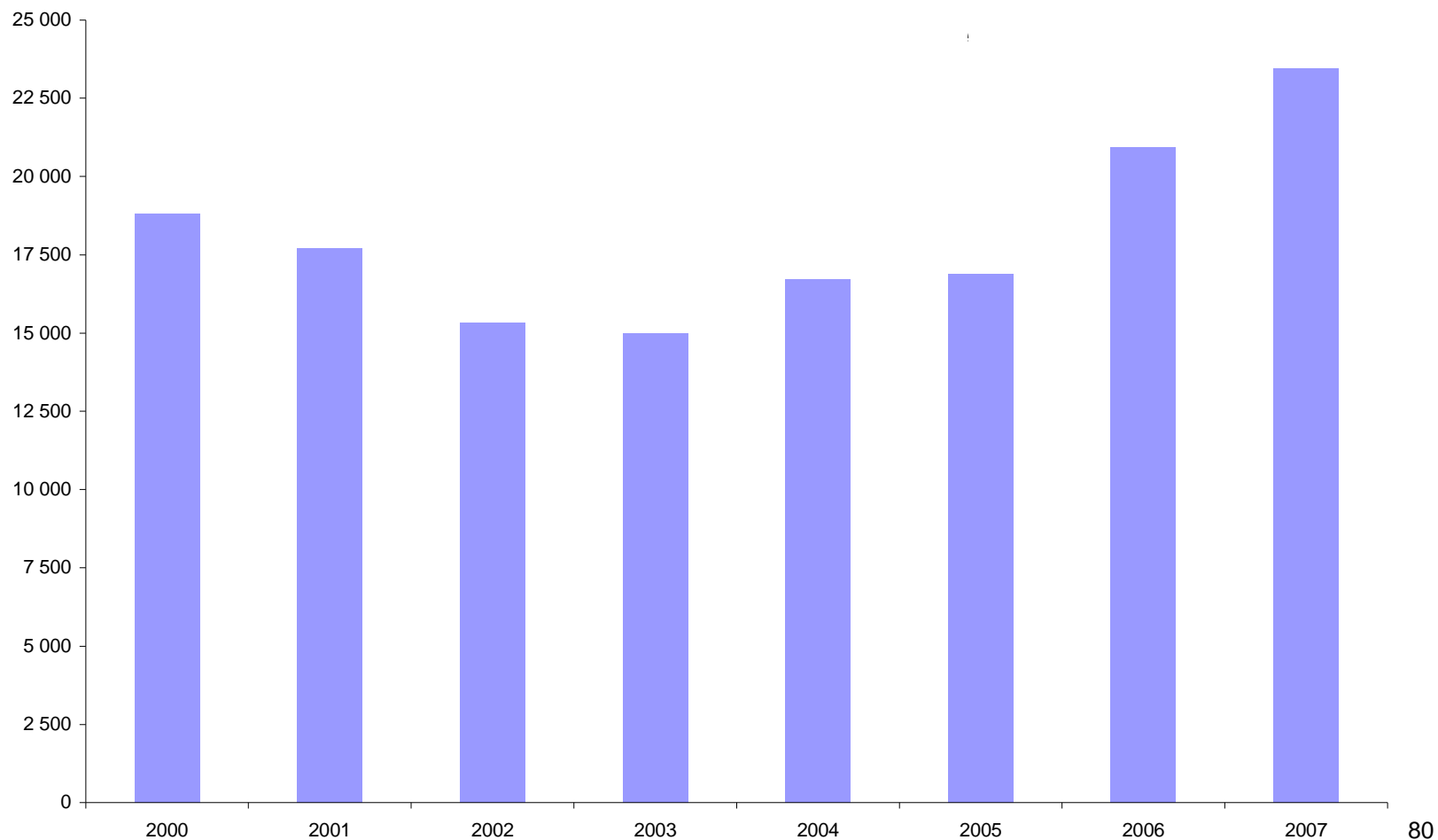
## Wagony kolejowe transportowane na promach zarządzanych przez Unity Line i Scandlines

2007

rok	Unity Line		Scandlines	
	liczba wagonów	zmiana	liczba wagonów	zmiana
2006	20 927	+24,0%	88 145	-12,0%
2007	23 440	+12,0%	85 475	-3,0%

# Przewozy wagonów kolejowych na pokładach promów *Unity Line*

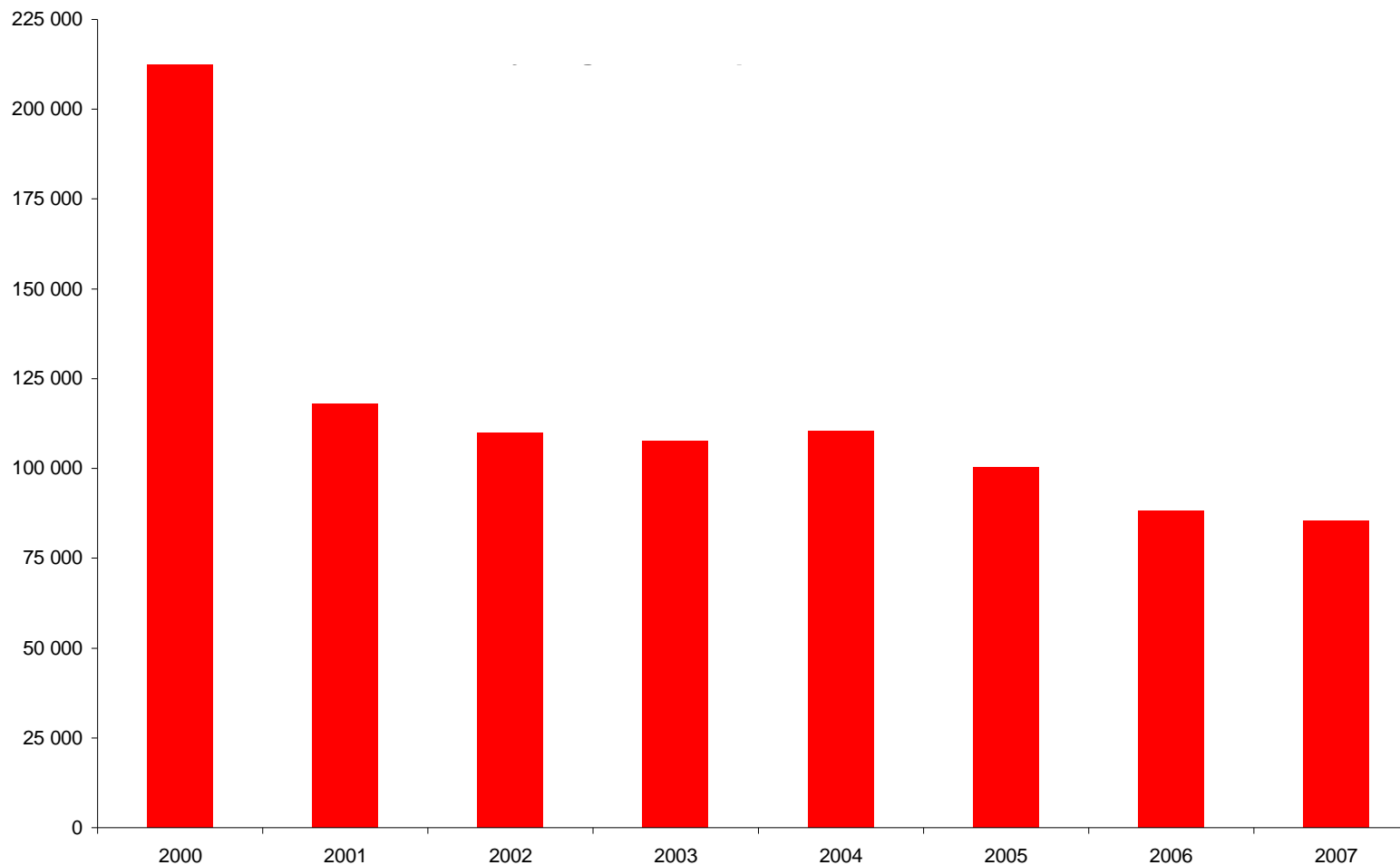
2007





# Przewozy wagonów kolejowych na pokładach promów Scandlines

2007



**4.**

***Inwestycje i modernizacja na kolei***

**Podstawowa infrastruktura kolejowa  
– inni zarządcy infrastruktury**

2007

Do podstawowej infrastruktury kolejowej tworzącej sieć kolejową w Polsce należy również zaliczyć infrastrukturę kolejową będącą pod zarządem innych spółek nie wchodzących w skład grupy PKP S.A. Infrastruktura ta w przeważającej części należy do prywatnych przedsiębiorstw kolejowych posiadających licencje na udostępnianie infrastruktury kolejowej dla realizacji przewozów kolejowych.

## PCC Śląskie Linie Kolejowe Sp. z o.o.

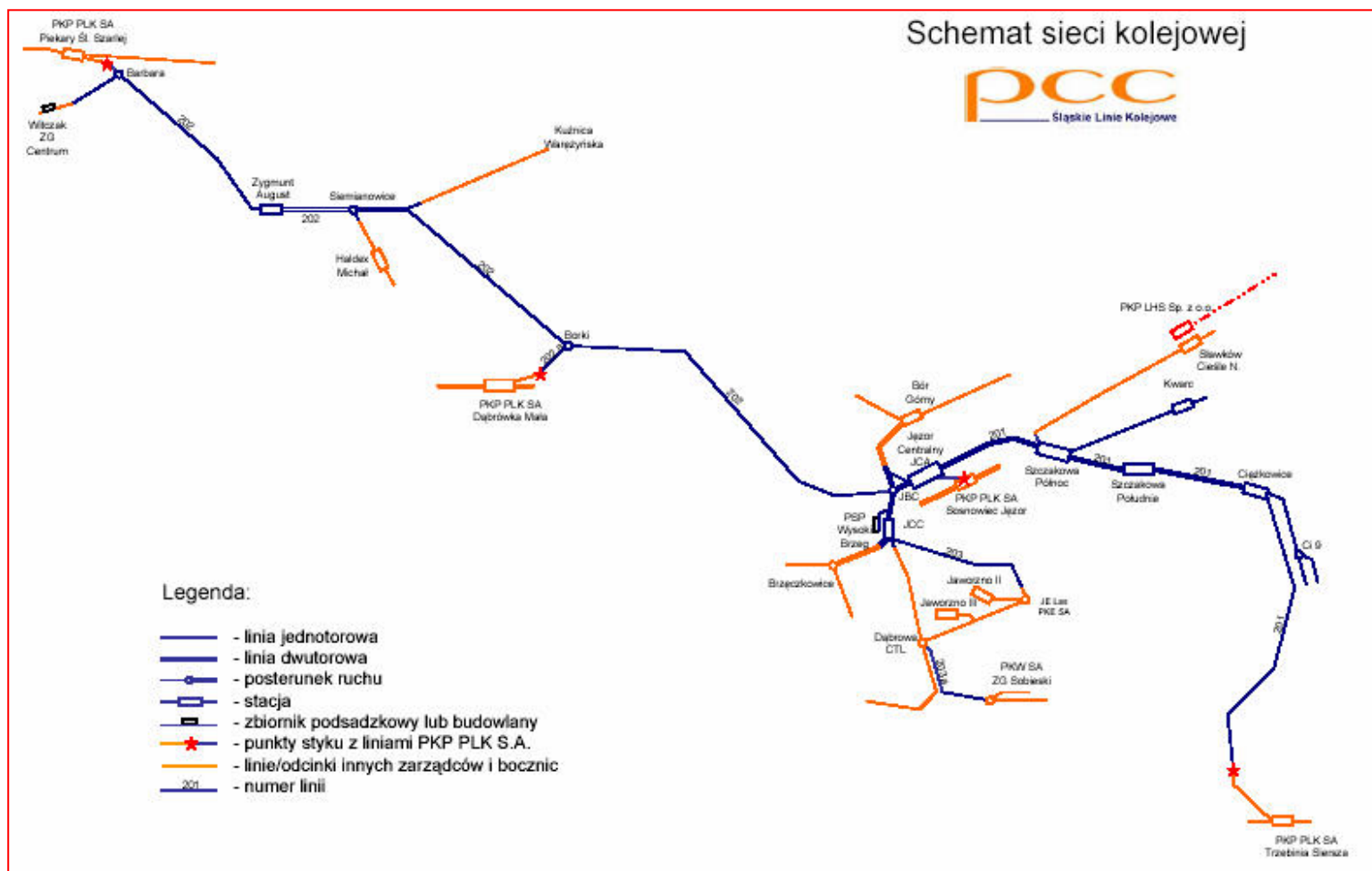
2007

W skład infrastruktury kolejowej będącej pod zarządem PCC Śląskie Linie Kolejowe wchodzi:

- 130 km linii jedno - i dwutorowych częściowo zelektryfikowanych oraz bocznic,
- 78 obiektów inżynieryjnych,
- 48 przejazdów drogowych.

# Schemat sieci kolejowej PCC Śląskie Linie Kolejowe Sp. z o.o.

2007



## PTK Infrastruktura S.A.

Długość eksploatacyjna zarządzanych linii kolejowych wynosi 45,91 km. Natomiast łączna długość eksploatowanych torów wynosi 241,22 km.

Maksymalne prędkości.

Prędkość maksymalna z jaką mogą poruszać się pociągi po liniach zarządzanych przez PTK Infrastruktura zawarta jest w przedziale 20 – 40 km/h

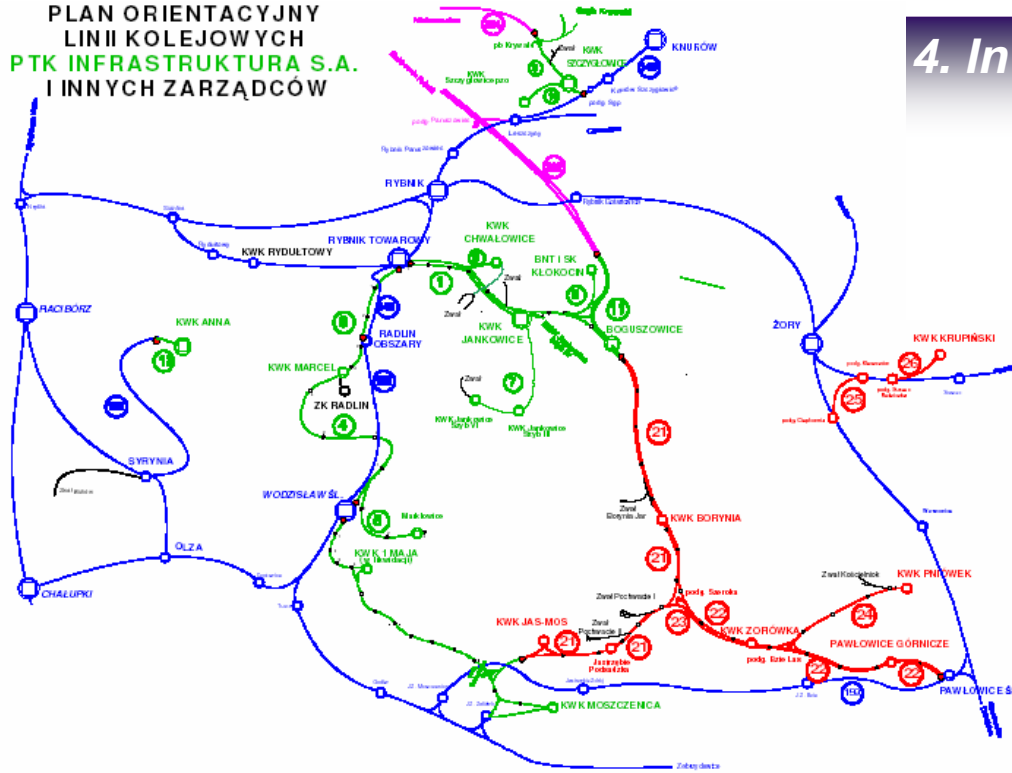
- Prędkość 20 km/h – 7,146 km
- Prędkość 30 km/h – 43,900 km
- Prędkość 40 km/h – 3,922 km

## Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. zarządza liniami kolejowymi, które obejmują obszar torów stacyjnych kopalń: „Borynia”, „Zofiówka”, „Pniówek Krupiński” wraz z przyległymi torami szlakowymi a także stację zdawczo-odbiorczą Pawłowice Górnicze.

Całkowita długość torów kolejowych będących pod zarządem Spółki wynosi około 178 km, z czego znaczną część stanowią linie drugorzędne.

PLAN ORIENTACYJNY  
LINII KOLEJOWYCH  
PTK INFRASTRUKTURA S.A.  
I INNYCH ZARZĄDCÓW



## 4. Inwestycje i modernizacja na kolei

Schemat linii kolejowych PTK Infrastruktura oraz innych zarządców kolejowych





## CTL Maczki Bór Sp. z o.o.

Infrastruktura kolejowa posiadana przez spółkę CTL Maczki-Bór Sp. z o. o. znajduje się w centrum Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Posiadana przez CTL Maczki-Bór infrastruktura kolejowa do 1990 roku wchodziła w skład Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego w Katowicach. Od roku 1990 – 2001 jej własnością stała się Kopalnia Piasku Maczki-Bór Sp. z o. o. i funkcjonowała pod nazwą Kolei Piaskowych.

Łączna długość zarządzanych linii kolejowych wynosi ok. 127 km.

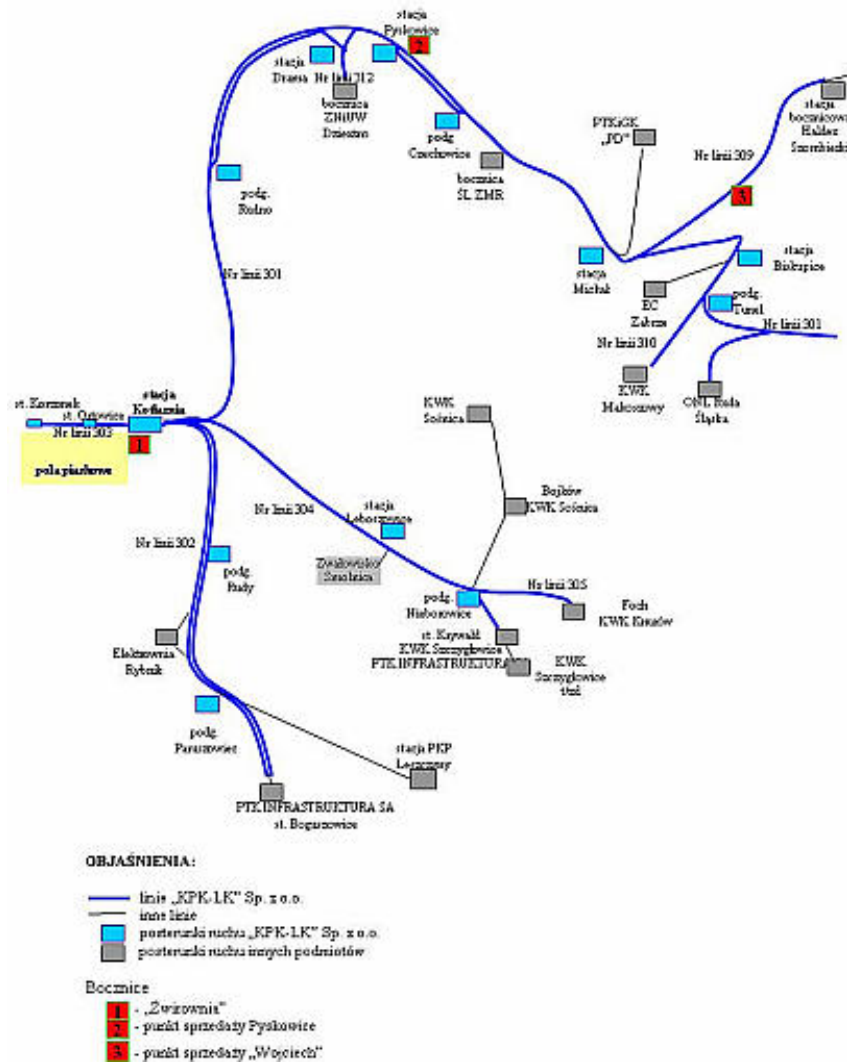
**Kopalnia Piasku Kotlarnia  
– Linie Kolejowe Sp. z o.o.**

2007

Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o. posiada infrastrukturę kolejową obejmującą część zachodnią województwa śląskiego i część wschodnią województwa opolskiego. Zarządzane linie kolejowe wraz z innymi liniami kolejowymi obsługującymi Kopalnie Piasku „Szczakowa”, „Kuźnica Warężyńska”, oraz „Maczki Bór” tworzą jako całość sieć kolei piaskowych.

Maksymalna prędkość z jaką mogą jeździć pociągi zawiera się w przedziale 25-40 km/h.

## 4. Inwestycje i modernizacja na kolei



*Schemat linii kolejowych zarządzanych przez KPK - LK*

# Stan ilościowy infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK

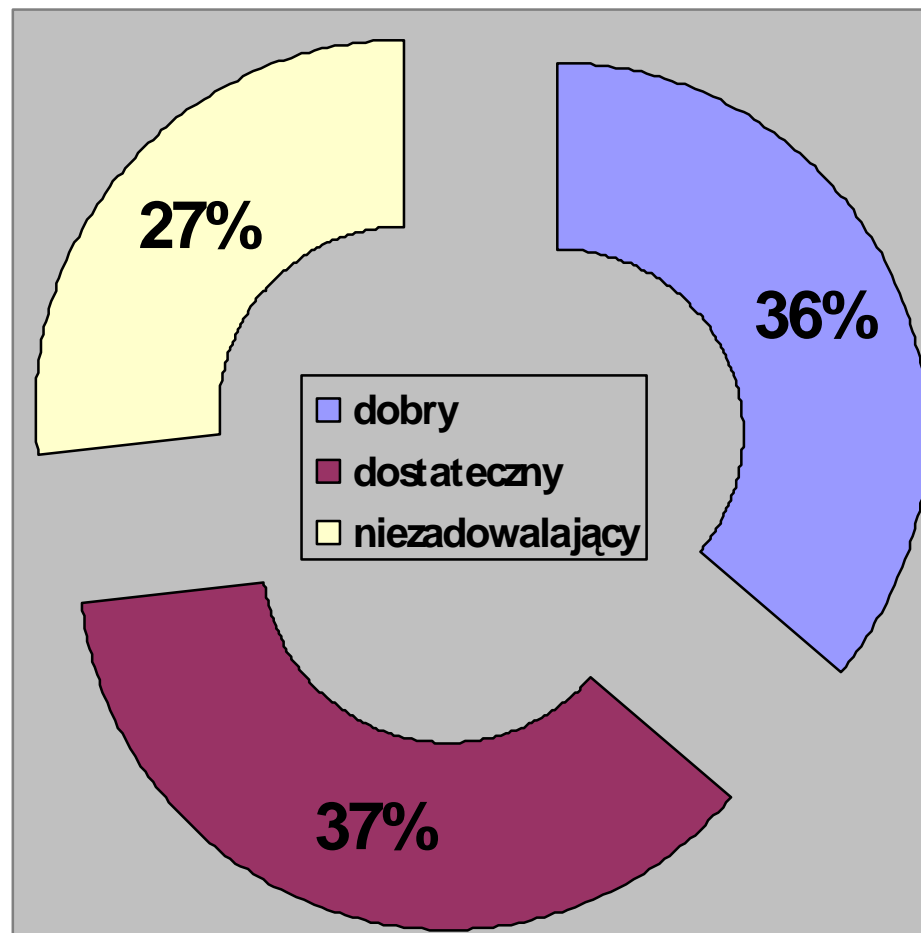
2007

Infrastruktura	Jednostka miary	Długość linii	Długość torów
<b>Linie eksploatowane</b> (bez torów stacyjnych) <b>w tym:</b>	<b>km</b>	<b>18 993,276</b>	<b>27 580,267</b>
<i>linie magistralne</i>	<i>km</i>	<i>4 248,899</i>	<i>8 253,357</i>
<i>linie pierwszorzędne</i>	<i>km</i>	<i>10 132,237</i>	<i>14 575,767</i>
<i>linie drugorzędne</i>	<i>km</i>	<i>3 368,955</i>	<i>3 494,822</i>
<i>linia znaczenia miejscowego</i>	<i>km</i>	<i>1 243,185</i>	<i>1 256,321</i>
<i>linie znaczenia państwowego</i>	<i>km</i>	<i>11 424,692</i>	<i>19 393,160</i>
<i>tory stacyjne</i>	<i>km</i>	<i>-</i>	<i>9 354,149</i>

stan na dzień 31.12.2007 r.

# Stan techniczny linii eksploatowanych przez PKP PLK

2007

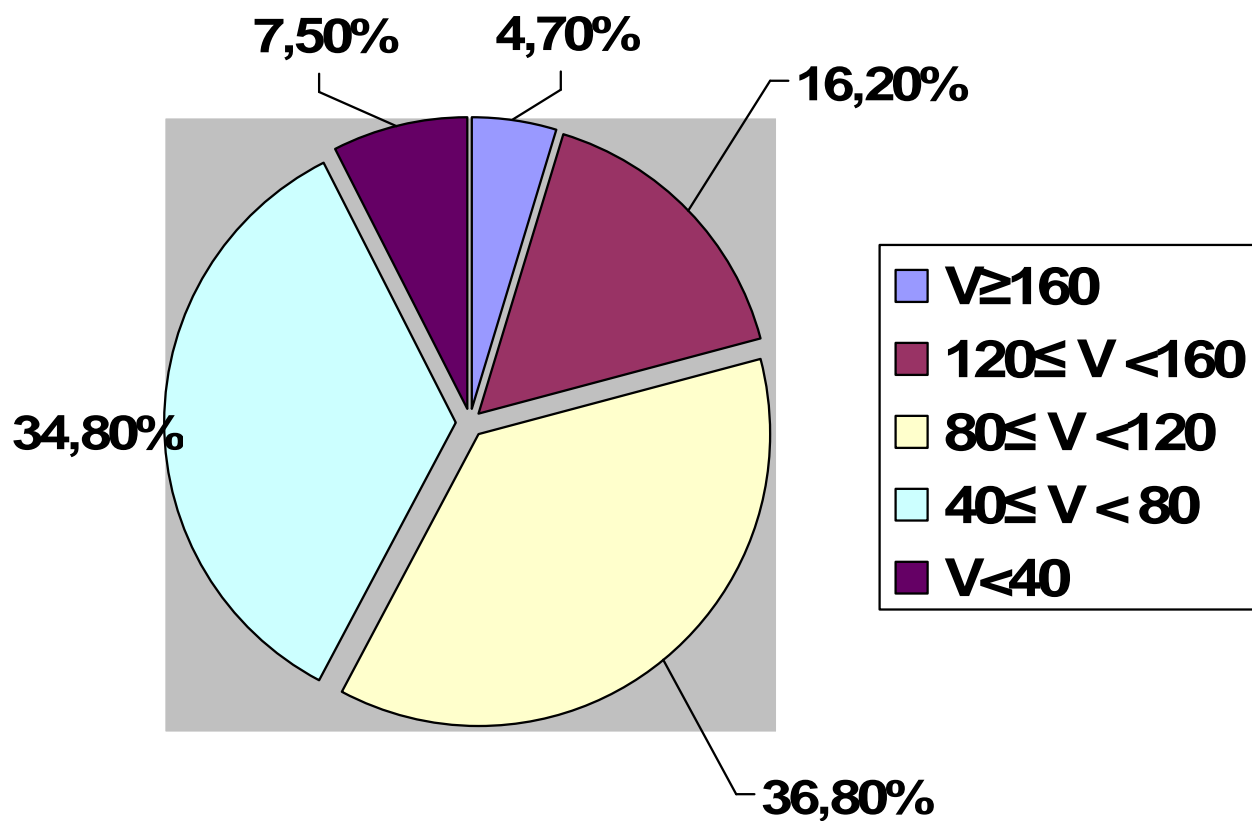


## Dopuszczalne prędkości jazdy pociągów (wg rozkładu jazdy 2007/2008)

2007

Przedział prędkości (km/h)	Długość torów (km)	Procentowy udział długości torów
$V \geq 160$	1 306,761	4,7%
$120 \leq V < 160$	4 459,604	16,2%
$80 \leq V < 120$	10 140,565	36,8%
$40 \leq V < 80$	9 600,310	34,8%
$V < 40$	2 073,027	7,5%
<b>razem</b>	<b>27 580,267</b>	<b>100%</b>

## Dopuszczalne prędkości jazdy pociągów na sieci linii zarządzanych przez PKP PLK



Zmiany prędkości rozkładowych na sieci  
PKP PLK w latach 2001 – 2007

2007

Roczny Rozkład Jazdy	Podwyższenie V max (km toru)	Obniżenie V max (km toru)	Bilans
2001/2002	393,248	698,920	-305,672
2002 – II edycja	16,337	627,300	-610,963
2002/2003	176,180	1 979,085	-1 802,905
2003/2004	680,719	2 940,284	-2 259,565
2004/2005	931,564	1 961,048	-1 029,484
2005/2006	677,962	2 441,364	- 1 763,402
2006/2007	992,508	1 144,787	- 152,279
<b>2007/2008</b>	<b>603,803</b>	<b>1 306,68</b>	<b>-702,877</b>



## Inne spółki z Grupy PKP

### PKP SKM

PKP SKM w Trójmieście realizuje zadania przewozowe przede wszystkim na zarządzanej przez siebie infrastrukturze kolejowej. Główny element tej infrastruktury stanowi linia kolejowa nr 250 od stacji Gdańsk Główny do stacji Rumia. Jest to linia dwutorowa zelektryfikowana o długości 30,65 km. Pozostałą część infrastruktury kolejowej stanowią:

- tory stacyjne linii nr 250 o łącznej długości 1,671 km,
- tory główne dodatkowe linii 250 na stacji Gdańsk Główny (tory 5, 7, 9) – łączna długość 0,212 km,
- tory główne zasadnicze linii 249 (tor nr 15) na stacji Gdańsk Główny – długość 0,216 km,
- tory stacyjne linii 202 na stacji Gdynia Chylonia (tory nr 503 i 39) – długość 0,587 km,

## Inne spółki z Grupy PKP

### PKP LHS Sp. z o.o.

Linia Nr 65 Most na rz. Bug – Sławków Płd. od km 0,000 do km 394,650. Jest to linia szerokotorowa o rozstawie szyn 1520 mm

- długość torów gł. zasadniczych: 394,650 km
- długość torów gł. dodatkowych: 53,519 km
- długość torów stacyjnych: 76,170 km

**Razem: 524,339 km**

## Inne spółki z Grupy PKP

### WKD Sp. z o.o.

Spółka posiada trzy linie kolejowe o numerach 47, 48 i 512:

- Linia 47 - dwutorowy odcinek Warszawa Śródmieście WKD - Podkowa Leśna Główna o długości 25,070 km oraz odcinek jednotorowy Podkowa Leśna Główna - Grodzisk Mazowiecki - Radońska o długości 7,544 km
- Linia 48 - jednotorowy odcinek Podkowa Leśna Główna - Milanówek Grudów o długości 2,896 km
- Linia 512 - łącznica technologiczna Pruszków - Komorów o długości 3,164 km

#### 4. Inwestycje i modernizacja na kolei

**Raport  
społeczny**

### Zestawienie umów współfinansowanych z Funduszu Spójności w 2007 roku w PKP Linie Kolejowe S.A.

**2007**

Nazwa umowy	Numer umowy:	Data podpisania	Wartość umowy w euro	Wykonawca
<b>"Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec - Legnica" projekt nr ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/013</b>				
Kontrakt na kontynuację nadzoru i zarządzanie modernizacją linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec - Legnica	ISPA/FS 2001/PI/16/P/PT/01 3-08 (usługi)	26 stycznia	2 447 260,00	Scetauroute S.A., NEXEL Sp. z o.o., HALCROW LTD GROOP
Określenie niezbędnego zakresu remontowego oraz opracowania programu funkcjonalno-użytkowego z rozbiem ceny ofertowej dla przetargu projektuj i buduj na "Modernizację linii kolejowej E 30 na odc. W- Legnica - most w km 37,221 linii 282"		15 marca	79 000,00	PROMOST
Wykonanie projektu i budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w ramach projektu ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/013 Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec - Legnica	ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/0 13-01 (aneks nr 1) (usługi)	20 lipca	1 665 894,6	Skanska S.A.
Wyłonienie wykonawcy i opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego wraz z rozbiem ceny ofertowej dla przetargu Projektuj i Buduj na realizację wymogów decyzji środowiskowych		17 sierpnia	135 000,00	Przedsiębiorstwo Robót 100 Inwestycyjnych PRILEX sp. z o.o.

#### 4. Inwestycje i modernizacja na kolei

**Raport  
społeczny**

### Zestawienie umów współfinansowanych z Funduszu Spójności w 2007 roku w PKP Linie Kolejowe S.A.

**2007**

Nazwa umowy	Numer umowy:	Data podpisania	Wartość umowy w euro	Wykonawca
<b>"Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec - Zgorzelec i Węglińiec - Bielawa Dolna", projekt nr 2002/PL/16/P/PT/016</b>				
Wyłonienie wykonawcy na opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego wraz z rozbiciem ceny ofertowej dla przetargu Projektuj i Buduj na realizację wymogów decyzji środowiskowej		17 sierpnia	37 684,85	PRI PRILEX sp. zo.o.
Wsparcie eksperckie w ramach projektu: 2004/PL/16/C/PA/002 Pomoc w zakresie przygotowania i wdrażania projektów kolejowych współfinansowanych w ramach Funduszu Spójności	2004/PL/16/C/ PA/002-01 (usługi)	23 lutego	827 710,00	Konsorcjum w składzie: Ernst&Young Corporate Finance sp. z o.o., Centrum Naukowo - Techniczne Kolejnictwa, Ernst & Young Business Advisory sp. z o.o., Ernst & Young Audit & Advisory s.r.o., "PROEKO" sp. z o.o., Przedsiębiorstwo "INŻ.-ŁĄD Rafał Radomski"
Kontrakt nr 2002/PL/16/P/PT/016-03 - Wykonanie projektu i budowy urządzeń sterowania ruchem i łączności (Kontrakt typu projekt i budowa)	ISPA/FS 2002/PL/16/P/ PT/016-03 (aneks nr 1) (usługi)	7 marca	863 420,00	Skanska S.A. 101

## 4. Inwestycje i modernizacja na kolei

**Raport  
społeczny**

# Zestawienie umów współfinansowanych z Funduszu Spójności w 2007 roku w PKP Linie Kolejowe S.A.

**2007**

Nazwa umowy	Numer umowy:	Data podpisania	Wartość umowy w euro	Wykonawca
<b>"Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce", projekt nr ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/015</b>				
Kontrakt nr 13 - Wymiana nawierzchni torowej wraz z robotami towarzyszącymi - linia nr 3 - projekt nr 4	ISPA/FS 2001/PL/16/P/ PT/015-13 (roboty)	23 marca	18759338,02	"Konsorcjum Firm Torowych" - TORPOL, ZRK-DOM Poznań, PRK Poznań, PNI Sp. z o.o. Warszawa, ZNI Warszawa, ZNI Stargard Szczeciński
Kontrakt nr 09 - Wymiana nawierzchni torowej wraz z robotami towarzyszącymi - linia nr 273 - projekt nr 4	ISPA/FS 2001/PL/16/P/ PT/015-09 (roboty)	28 maja	43256536,75	Konsorcjum ZNI Stargard, ZRK-DOM, ZNI Warszawa,
Kontrakt nr 08/LOT A (roboty) Wymiana rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi - linie nr 1, 131, 139 oraz wymiana szyn OC wraz z robotami towarzyszącymi	ISPA/FS 2001/PL/16/P/ PT/015-08a (roboty)	22 czerwca	4333071,48	Konsorcjum TORPOL - PUIK z siedzibą w Poznaniu, TORPOL Poznań, PNI Warszawa - ZNI Katowice
Kontrakt nr 08/LOT B (roboty) Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi oraz przebudowa sieci trakcyjnej - linia nr 139	ISPA/FS 2001/PL/16/P/ PT/015-08b (roboty)	22 czerwca	23797234,58	Konsorcjum: Schweerbau- VolkerRail Polska - PNUIK Kraków- ZRK DOM Poznań.
Przygotowanie dokumentacji projektowej i przetargowej w ramach projektu: 2004/PL/16/C/PT/005 Modernizacja linii kolejowej E-59, odcinek Wrocław - Poznań, etap I	2004/PL/16/C/ PT/005-01 aneks nr 2 (usługi)	14 czerwca	1350000	SYSTRA 102

#### 4. Inwestycje i modernizacja na kolei

**Raport  
społeczny**

### Zestawienie umów współfinansowanych z Funduszu Spójności w 2007 roku w PKP Linie Kolejowe S.A.

**2007**

Nazwa umowy	Numer umowy:	Data podpisania	Wartość umowy w euro	Wykonawca
<b>"Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce - Terespol, etap I", projekt nr ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/012</b>				
Umowa nr 2001/PL/16/P/PT/012-04 Lot D-2 na roboty współfinansowane przez UE w ramach projektu ISPA/FS nr 2001/PL/16/P/PT/012 Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce - Terespol, Etap I	ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/012-04 Lot D-2 (roboty)	22 czerwca	86 314 178,52	Konsorcjum w składzie: Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych Spółka Akcyjna, Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych - 7 Spółka Akcyjna, Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie Spółka Akcyjna, TORPOL Spółka Akcyjna, Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o., Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno - Torowe Sp z o.o., Przedsiębiorstwo "AGAT" Sp. z o. o.
Umowa nr 2001/PL/16/P/PT/012-04 Lot B-2 na roboty współfinansowane przez Unię Europejską w ramach projektu ISPA/FS nr 2001/PL/16/P/PT/012 Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce - Terespol, Etap I	ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/012-04 Lot B-2 (roboty)	31 sierpni	66 995 080,23	Konsorcjum w składzie: STRABAG Sp. z o.o., STRABAG AG, TRAKO a.s., SUDOP PRAHA a.s.

Zestawienie umów współfinansowanych z Funduszu Spójności w 2007 roku w PKP Linie Kolejowe S.A.

2007

Nazwa umowy	Numer umowy:	Data podpisania	Wartość umowy w euro	Wykonawca
<b>"Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa - Gdynia, etap II w Polsce"</b> projekt nr FS 2005/PL/16/C/PT/001				
Realizacja robót budowlanych dla przebudowy stacji Gdynia etap I w ramach projektu: 2005/PL/16/C/PT/001 Modernizacja linii kolejowej E65, odcinek Warszawa - Gdynia, etap II	2005/PL/16/C/PT/001-01 (roboty)	12 czerwca	38 092 795,89	Konsorcjum Budimex Dromex S.A. i Ferrovial Agromal S.A.
Realizacja robót budowlanych w obszarze LCS Nasielsk, odcinek Warszawa Wschodnia - Legionowo i stacja Nasielsk w ramach projektu: 2005/PL/16/C/PT/001 Modernizacja linii kolejowej E65, odcinek Warszawa - Gdynia, etap II	2005/PL/16/C/PT/001-08 (roboty)	29 czerwca	151 467 479,52	Konsorcjum w składzie: PKP Energetyka Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o.
Umowa nr FS 2005/PPL/165/C/PT/001-02 na nadzór nad realizacją robót na stacji Gdynia Główna, etap I		13 listopad	1 040 022,42	Konsorcjum w składzie: TPF PLANEGE - Portugalia, E&L ARCHITECTS sp. z o.o. Warszawa
Umowa nr FS 2005/PL/16/C/PT/001-06 - Zarządzanie projektem - Kierownik Projektu		30 listopad	879 000,00	WYG International sp z o.o. Warszawa, Bud - Inwest sp. z o.o. Warszawa, WYG Consulting Limited - Wielka Brytania
Umowa nr FS 2005/PL/16/C/PT/001-10 na nadzór nad modernizacją linii kolejowej na odcinku Warszawa Wschodnia - Nasielsk od km 4,254 do km 70,750 obszar LCS Nasielsk, w ramach projektu FS 2005/PL/16/C/PT/001		30 listopad	4 439 000,0	Konsorcjum w składzie: Arcadis Profil sp. z o.o., Biuro Realizacji Inwestycji KOLTECH INWESTOR sp. zo.o.



Zestawienie umów współfinansowanych z Funduszu  
Spójności w 2007 roku w PKP Linie Kolejowe S.A.

2007

SUMA wyżej wymienionych inwestycji  
współfinansowanych

z Funduszu Spójności w 2007 roku  
w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

WYNOSI

446 779 706,86 EURO

#### 4. Inwestycje i modernizacja na kolei

### Zestawienie umów współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w roku 2007 w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz innych źródeł

**Raport społeczny**

**2007**

Nazwa umowy	Numer umowy:	Data podpisania	Wartość umowy w PLN	Wykonawca
<b>"Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź (etap I) na odcinku Skierniewice Łódź Widzew", umowa nr SPOT/1.1.1/82/04-04A</b>				
Zaprojektowanie i wykonanie instalacji srk – LCS Koluszki w ramach projektu: SPOT/1.1./82/04 Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap I: odcinek Skierniewice - Łódź Widzew	SPOT/1.1./82/04-04A (roboty)	22 czerwca 2007 r.	37 745 000,00	Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o.
Wykonanie robót współfinansowanych przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach projektu: SPOT/1.1.1/160/05, faza 2: Roboty budowlane na odcinku W-wa Zachodnia – W-wa Okęcie	SPOT/1.1.1/160/05-01 (roboty)	29 czerwca 2007 r.	204 916 022,41	Konsorcjum - Trakcja Polska
Nadzór i zarządzanie robotami w ramach projektu: SPOT/1.1.1/160/05 Modernizacja linii kolejowej nr 8, etap I: odcinek Warszawa Zachodnia - Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec - Lotnisko Okęcie, faza 2: roboty budowlane na odcinku Warszawa Zachodnia - Warszawa Okęcie	SPOT/1.1.1/160/05-02 (usługi)	13 lipca 2007 r.	3 180 000,00	Societe Anonyme Francaise d'Etudes et de Gestion SAFEGE, SYSTRA
Wstępne studium wykonalności dla zadania "Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Warszawskiego"		17 stycznia	690 000,00 PLN	Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa
Opracowanie materiałów przetargowych dla testowego wdrożenia systemu ERTMS/ETCS poziom 2 i wybranych elementów systemu GSM-R na odcinku linii E 30 Legnica - granica państwa (Bielawa Dolna)	umowa nr A/II23c/01/2007	3 października	250 000,00 PLN	Centrum Naukowo-Techniczne <sup>106</sup> Kolejnictwa

#### *4. Inwestycje i modernizacja na kolei*

**Zestawienie umów współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w roku 2007 w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz innych źródeł**

**Raport  
społeczny**

**2007**

**SUMA wyżej wymienionych inwestycji  
współfinansowanych  
z Europejskiego Rozwoju Regionalnego w 2007 roku  
w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

**WYNOSI**

**245 841 022,41 PLN**

Zestawienie umów współfinansowanych z TEN-T  
w latach 2005-2007 w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

2007

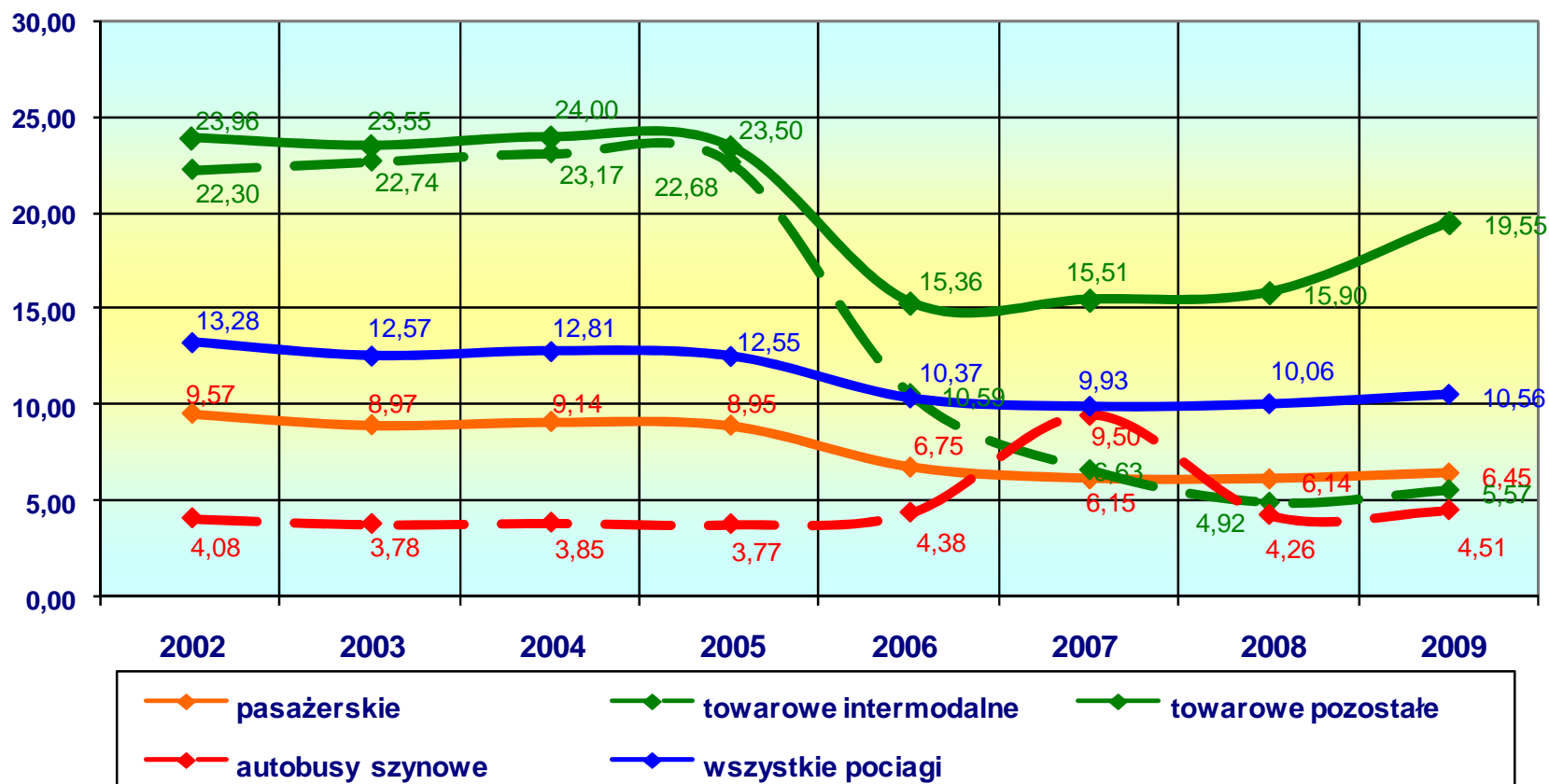
Nazwa umowy	Numer umowy:	Data podpisania	Wartość umowy w euro	Wykonawca
<b>2007 r.</b>				
Pomoc techniczna - Opracowanie studium dotyczącego przygotowania projektu "Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań - Szczecin - Świnoujście", w ramach projektu 2004-PL-92602-S	2004-PL-92602-S (rozszerzenie zakresu realizacji Umowy z 2006 r o Etap Ia). (usługi)	13 kwietnia Aneks uzupełniający nr 3	199 999,00	Scetauroute S.A. O/w Polsce
Przygotowanie map fotogrametrycznych na potrzeby prac projektowych z wykorzystaniem zdjęć lotniczych linii kolejowej E 30 (III korytarz) na odcinku Kraków - Medyka - granica państwa" w ramach projektu 2004-PL-92601-S	2004-PL-92601-S (usługi)	31 sierpnia	632 000,00	Konsorcjum Tukaj Mapping Central Europe
<b>Przygotowanie projektu "Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań - Szczecin - Świnoujście", projekt nr 2004-PL-92602-S</b>				
Wykonanie map do celów projektowych metodą fotogrametryczną dla przygotowania projektu "Modernizacja linii kolejowej E 59 na odc. Poznań - Szczecin - Świnoujście"		18 październik	960 000,00	Konsorcjum w składzie: Eurosense sp. z o.o., Czerski Trade Polska sp. z o.o.

Zestawienie umów współfinansowanych z TEN-T  
w latach 2005-2007 w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

2007

SUMA wyżej wymienionych inwestycji  
współfinansowanych  
z TEN-T w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
WYNOSI  
1 791 999,00 EURO

# Cennik Polskich Linii Kolejowych S.A.



# **5.**

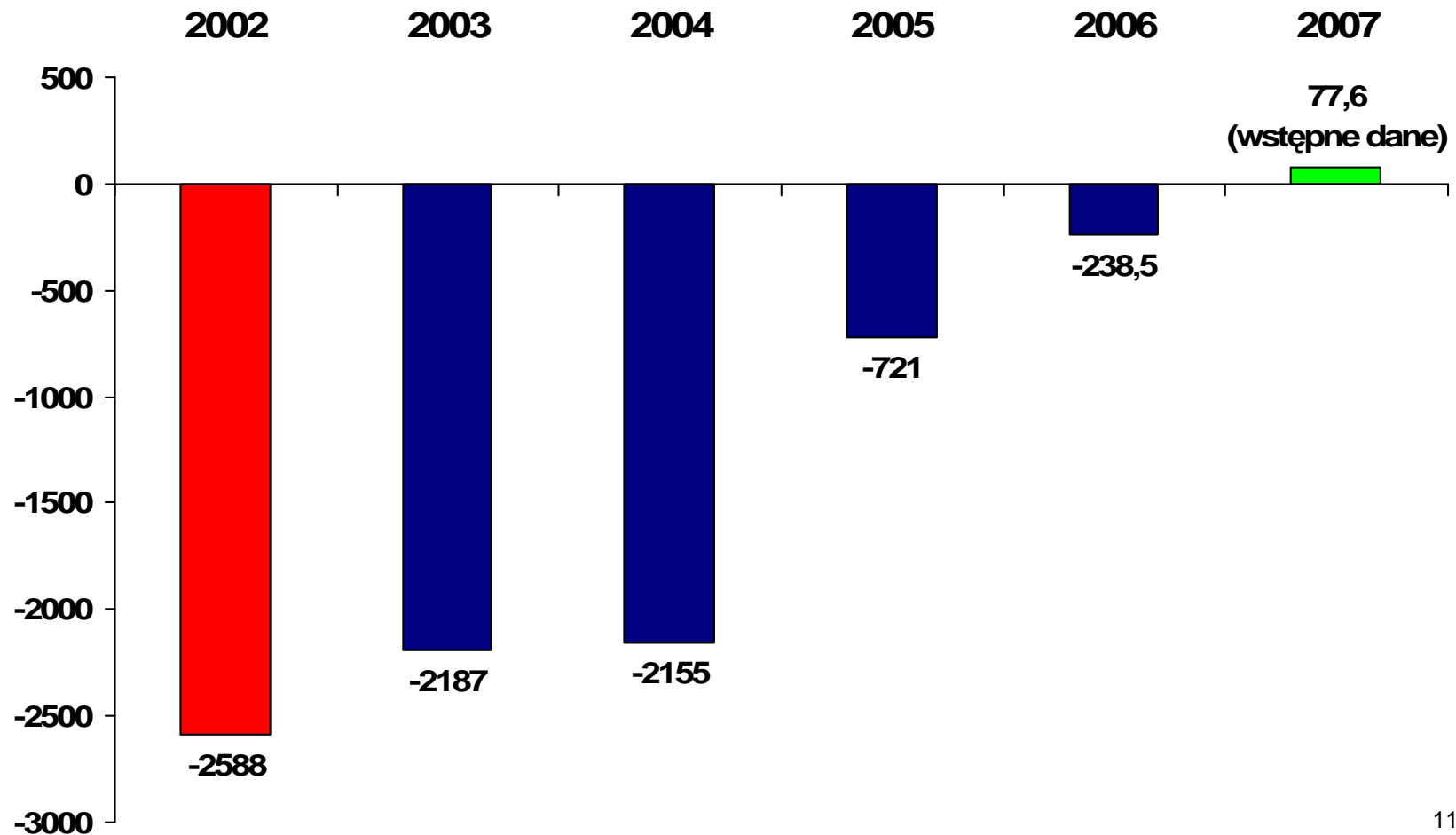
## ***Przemiany w Grupie PKP***

## Strategia dla transportu kolejowego do 2013 r.

- Prace nad Strategią trwały 3 lata
- 17 kwietnia 2007 r. Rada Ministrów przyjęła Strategię
- Stabilizacja finansowa – nadrzędny cel
- Przygotowanie wybranych spółek do prywatyzacji
- Uregulowanie kwestii majątkowych
- Nakłady na infrastrukturę (rola PKP PLK)
- Usamorządowienie przewozów regionalnych



Wynik na działalności gospodarczej (mln zł)



## Wynik netto spółek Grupy (mln zł)

Wyszczególnienie	Wykonanie 2006r.	Wykonanie 2007r.
PKP S.A.	194,4	91,2
PKP Cargo	50,5	12,1
PKP LHS	64,1	47,1
PKP Przewozy Regionalne	-142,5	30,1
PKP Intercity	34,8	50,2
PKP SKM	1,9	4,0
PKP Polskie Linie Kolejowe	-212,9	-62,5
PKP Energetyka	24,5	42,4
PKP Informatyka	0,2	4,4
Telekomunikacja Kolejowa	-17,9	0,5



## **Przemiany w Grupie PKP**

- Mieszkania
- Dworce
- Połączenie ZNI

# Raport społeczny o stanie rynku kolejowego

opracował zespół pod kierunkiem  
**Janusza Piechocińskiego**

w składzie:



**Marcin  
Kamola**

„TRANSPORT  
SZYNOWY”



**Piotr  
Kiełbowicz**

TOR



**Łukasz  
Malinowski**

„TRANSPORT  
SZYNOWY”



**Marcin  
Michalik**

TOR



**Dariusz  
Kostrzębski**

RBF

**Dziękujemy za uwagę**