

# Projekt

## Plan biznesowy PKM S.A. na 2020 rok



## Spis treści

I. Wprowadzenie .....	3
II. Przepisy .....	3
III. Informacje i charakterystyka infrastruktury kolejowej PKM.....	4
IV. Cele przyjęte przez PKM.....	5
4.1. Cele techniczne.....	5
4.2. Cele handlowe .....	6
4.3. Cele związane z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej....	6
4.3.1. Finansowanie działalności operacyjnej.....	7
4.3.2. Finansowanie działalności inwestycyjnej.....	7

## I. Wprowadzenie

Plan Biznesowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. [dalej jako: „PKM”] na 2020 rok, jest planem działalności gospodarczej spółki, sporządzonym w oparciu o doświadczenia Spółki z poprzednich lat, jak również obecny stan funkcjonowania przedsiębiorstwa.

Stosownie do treści art. 38f ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym [dalej jako: „Ustawa”], Plan Biznesowy określa sposób osiągnięcia przez zarządcę przyjętych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej.

Podstawowym założeniem Planu Biznesowego PKM na rok 2020 jest zbilansowanie prowadzonej działalności poprzez efektywne wykorzystanie, udostępnienie i rozwój infrastruktury.

PKM, zgodnie z art. 38f ust. 2 Ustawy publikuje Plan Biznesowy na swojej stronie internetowej, zapewniając tym samym współpracującym z nim aplikantom, jak również potencjalnym aplikantom, możliwość zapoznania się z jego treścią, jak również wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści tegoż planu, w odniesieniu do warunków dostępu do infrastruktury, korzystania z niej i jej charakteru, udostępniania i rozwoju infrastruktury.

## II. Przepisy

PKM zarządza infrastrukturą kolejową, w tym udostępniając ją oraz świadcząc usługi w obiektach infrastruktury usługowej m.in. w oparciu o przepisy:

- a) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- b) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej,
- c) rozporządzenia wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu,
- d) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia europejskiego jednolitego obszaru kolejowego;
- e) statutu sieci kolejowej PKM, zamieszczonego na stronie internetowej PKM,
- f) regulaminu sieci PKM, zamieszczonego na stronie internetowej PKM.

W wypadku, kiedy PKM zawrze umowę, o której mowa w art. 38 ust. 5 Ustawy, Plan Biznesowy zostanie dostosowany do postanowień tejże umowy.

### III. Informacje i charakterystyka infrastruktury kolejowej PKM.

Założycielem i jedynym akcjonariuszem PKM jest Województwo Pomorskie. Wybudowana i zarządzana przez PKM linia nr 248 jest dwutorową, niezelektryfikowaną linią kolejową dedykowaną do obsługi ruchu regionalnego, biegnącą od stacji Gdańsk Wrzeszcz (linia nr 202) poprzez Port Lotniczy w Gdańsku do włączenia w linię kolejową nr 201 (Gdynia – Kościerzyna) w kierunku Gdyni. Na linii zlokalizowanych jest 8 przystanków osobowych. Linia nr 253, również wybudowana i zarządzana przez PKM, stanowi jednotorową, niezelektryfikowaną łącznicę pomiędzy liniami nr 248 a linią nr 201 w kierunku Kościerzyny.

Obecnie przewoźnikami na liniach PKM są: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni oraz POLREGIO Sp. z o.o. Pomorski Zakład w Gdyni.

PKM posiada Świadectwo Bezpieczeństwa nr 137/ZI/15 wydane w dniu 7 sierpnia 2015 roku przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, które jest ważne do dnia 6 sierpnia 2020 roku. Świadectwo Bezpieczeństwa uprawnia PKM do zarządzania Infrastrukturą Kolejową.

Infrastruktura PKM, w decyzji wykonawczej Komisji z dnia 6 lipca 2017 r. w sprawie *strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 2 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE*, została zakwalifikowana jako lokalna infrastruktura kolejowa, którą można uznać za niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego.

Do zadań PKM jako zarządcy infrastruktury kolejowej należy m.in.:

- a) zarządzanie infrastrukturą kolejową w tym udostępnianie dróg kolejowych, świadczenie usług z tym związanych i pobieranie z tego tytułu opłat oraz prowadzenie ruchu kolejowego,
- b) utrzymanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy,
- c) zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej,
- d) budowa, rozwój i modernizacja sieci kolejowej.

Do realizacji podstawowych zadań PKM, niezbędne jest zapewnienie równowagi finansowej i stabilności finansowania.

## IV. Cele przyjęte przez PKM

### 4.1. Cele techniczne

Głównymi celami technicznymi zaplanowanymi na rok 2020 będą:

- a) utrzymanie posiadanego Świadczenia Bezpieczeństwa oraz uzyskanie jego przedłużenia na kolejny okres,
- b) utrzymanie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM w nie pogorszonym ponad normalne zużycie stanie,
- c) zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Poniższa tabela przedstawia oczekiwany poziom wskaźników realizacji celów technicznych na 2020 rok:

Lp.	Cel techniczny	Wskaźnik	Plan na 2020
1.	Utrzymanie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM w nie pogorszonym ponad normalne zużycie stanie	Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych	100%
2.	Liczba wypadków kolejowych (wypadki, poważne wypadki) zaistniałych na sieci w zarządzie PKM, z winy PKM, przypadająca na 100 000 pockm pracy eksploatacyjnej [szt/100 000 pockm]	Utrzymanie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym na wysokim poziomie	$\leq 0,20$

Źródło: Opracowanie własne PKM

Realizacja celów, o których mowa powyżej, winna zostać osiągnięta poprzez podejmowanie działań, w odniesieniu do zarządzanej infrastruktury, przewidzianych *Planem Utrzymania – Warunki eksploatacji podsystemu Infrastruktura* oraz instrukcjami wewnętrznymi PKM i polegać będzie w szczególności na:

- a) wykonywaniu procesu diagnostycznego tj. działań związanych z planowaniem, przygotowaniem, realizacją badań, pomiarów i kontroli, analizą techniczną elementów konstrukcyjnych nawierzchni, podtorza i obiektów inżynierskich, oceną ich stanu technicznego oraz formułowaniem wniosków dotyczących warunków eksploatacyjnych,
- b) wykonywaniu bieżącej konserwacji nawierzchni kolejowej tj. usuwaniu usterek i wykonywaniu drobnych robót w nawierzchni kolejowej,
- c) w razie potrzeby wykonaniu:
  - 1) remontu – naprawy bieżącej obejmującej roboty mające na celu utrzymanie sprawności technicznej i zapobieganie degradacji nawierzchni,
  - 2) remontu - naprawy głównej obejmującej roboty mające na celu przywrócenie sprawności technicznej nawierzchni określonej parametrami techniczno – eksploatacyjnymi,

- 3) remontu - naprawy awaryjnej - jej celem jest usuwanie skutków klęsk żywiołowych, awarii nawierzchni lub katastrof kolejowych i jak najszybsze przywrócenie przejezdności linii z określonymi parametrami eksploatacyjnymi;
- d) wykonywaniu procesu diagnostycznego tj. działań związanych z utrzymaniem , planowaniem, realizacją badań i pomiarów sieci i urządzeń transmisyjnych w tym kanalizacji teletechnicznych zgodnych z planem utrzymania,
- e) wykonywaniu procesu diagnostycznego tj. działań związanych z utrzymaniem, planowaniem, realizacją badań i pomiarów systemu GSM-R zgodnych z planem utrzymania,
- f) wykonywaniu procesu diagnostycznego tj. działań związanych z utrzymaniem, planowaniem, realizacją badań i pomiarów urządzeń i elementów systemu SRK zgodnych z planem utrzymania.

#### 4.2. Cele handlowe

Głównym celem handlowym zaplanowanym na rok 2020 jest poprawa punktualności pociągów. Poniższa tabela przedstawia poziom wskaźnika realizacji celów technicznych:

Lp.	Cel handlowy	Wskaźnik	Plan na 2020
1.	Punktualność pociągów pasażerskich	Procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostały opóźnione z winy zarządcy ( $\geq 5$ min).	$\geq 90$ %

Źródło: Opracowanie własne PKM

Realizacja celu, o którym mowa powyżej polegać będzie w szczególności na:

- a) minimalizowaniu zamknięć torowych dziennych na potrzeby wszelkich prac,
- b) ciągły nadzór nad systemami związanymi z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz natychmiastowe zgłaszanie nieprawidłowości do służb technicznych PKM ,
- c) bieżące monitorowanie wykonania rozkładu jazdy i rejestrowanie przyczyn stwierdzonych opóźnień,
- d) ,
- e) współpraca z organizatorem publicznego transportu zbiorowego w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich realizowanych na liniach komunikacyjnych obejmujących infrastrukturę PKM.

#### 4.3. Cele związane z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej

Głównym celem związanym z zarządzaniem finansowym, jest osiągnięcie równowagi finansowej, która umożliwi PKM realizację podstawowych zadań Zarządcy. Podstawową działalnością Zarządcy infrastruktury kolejowej jest udostępnianie linii kolejowych i obiektów infrastruktury usługowej oraz utrzymanie zarządzanej infrastruktury w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy. Zrealizowanie równowagi finansowej PKM wiąże się z bilansowaniem działalności operacyjnej i działalności inwestycyjnej.

#### 4.3.1. Finansowanie działalności operacyjnej

Mechanizm finansowania działalności operacyjnej powinien zapewnić pełne zbilansowanie przychodów pozyskiwanych z tytułu:

- opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej,
- dotacji podmiotowej z budżetu Województwa Pomorskiego na finansowanie działalności zarządcy zarządzającego infrastrukturą kolejową,
- pozostałej działalności kolejowej zarządcy,

z wydatkami ponoszonymi przez Spółkę na infrastrukturę kolejową.

Poniższa tabela przedstawia planowane zbilansowanie działalności operacyjnej w roku 2020 podane w mln. zł.:

Lp.	Wskaźnik	Plan na 2020
1.	Przychody z działalności gospodarczej, w tym:	20,8
1.1.	Środki Publiczne	15,1
2.	Koszty działalności gospodarczej	20,8
3.	Zysk (strata) netto	0

#### 4.3.2. Finansowanie działalności inwestycyjnej

##### *Elektryfikacja*

W czerwcu 2018 roku rozpoczęto realizację projektu elektryfikacji linii 248 i 253. Inwestycja współfinansowana jest ze środków funduszy UE w ramach programu POIiŚ w wysokości 85% wartości projektu, natomiast 15% wartości projektu będzie finansowane z wkładu własnego.

W dniu 11 stycznia 2019 roku podpisana została Umowa na „Opracowanie kompletnej dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę oraz pełnieniem nadzoru autorskiego dla przedsięwzięcia Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej” Faza III – elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z budową przystanku Gdańsk Firoga” . Na 2020 rok zaplanowano wszczęcie postępowania przetargowego na wykonawcę robót budowlanych.

##### *Bypass Kartuski*

Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. wykonując zadania własne województwa z zakresu publicznego transportu zbiorowego o zasięgu wojewódzkim, w 2019 roku rozpoczęła fazę przygotowania do realizacji inwestycji polegającej na odbudowie fragmentu (ok.1,5 km) zlikwidowanej linii kolejowej nr 234, na odcinku od stacji Kokoszki do włączenia w linię kolejową nr 248, zarządzaną przez PKM S.A.

W dniu 15 maja 2019 r. podpisano umowę na wykonanie wielobranżowej Koncepcji Programowo-Przestrzennej dla zamierzenia inwestycyjnego. W tym samym roku wykonane zostały również niezbędne prace związane z rewitalizowaną linią 234, w ramach których wykonano prace saperskie i porządkowe, inwentaryzację dendrologiczną, asystę techniczną przy wierceniach geologicznych. Koszt prac przygotowawczych został pokryty ze środków własnych Spółki.

Ponadto, w sierpniu 2019 roku podpisano porozumienie w sprawie współpracy przy przedsięwzięciach obejmujących linie kolejowe nr 234 i 229 w celu przygotowania jako trasy objazdowej dla realizacji projektu pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto”. Stronami porozumienia są: Województwo Pomorskie, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. Porozumienie to jest wstępem do podpisania w 2020 roku umowy o współpracy z PKP PLK S.A., w której to umowie PKM będzie wskazana jako tzw. podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków, co pozwoli uzyskać dofinansowanie unijne na sfinansowanie ww. inwestycji. Na 2020 rok zaplanowano wszczęcie postępowania przetargowego w systemie „zaprojektuj-wybuduj” na wykonanie tych prac.