

Załącznik
do Uchwały Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Nr 3/03/II/2019 z dnia 12 marca 2019 roku

Plan biznesowy PKM S.A. na 2019 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	7
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 2019 rok, jest planem działalności gospodarczej spółki, sporządzonym w oparciu o doświadczenia Spółki z poprzednich lat, jak również obecny stan funkcjonowania przedsiębiorstwa.

Stosowanie do treści art. 38f ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 2117)., [dalej jako: „Ustawa”], Plan Biznesowy określa sposób osiągnięcia przez zarządcę przyjętych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym, w ten sposób osiągnięcia równowagi finansowej.

Podstawowym założeniem Planu Biznesowego PKM na rok 2019 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 (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117),
- b) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755),
- 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 (Dz. U. UE L 343/32);
- 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 Przewozy Regionalne Sp. z o.o. z siedzibą 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 2019 będą:

- a) utrzymanie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM w nie pogorszonej ponad normalne zużycie stanie,
- b) zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Poniższa tabela przedstawia oczekiwany poziom wskaźników realizacji celów technicznych na 2019 rok:

Lp.	Cel techniczny	Wskaźnik	Plan na 2019
A	Utrzymanie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM w nie pogorszonej ponad normalne zużycie stanie	Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych	100 %
B	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 2019 jest poprawa punktualności pociągów. Poniższa tabela przedstawia poziom wskaźnika realizacji celów technicznych:

Lp.	Cel techniczny	Wskaźnik	Plan na 2019
A	Punktualność pociągów pasażerskich	Procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostały opóźnione z winy zarządcy. ≥ 5 min.	≥ 90 %

Źródło: Opracowanie własne PKM

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

- a) minimalizowaniu zamknięć dziennych w dni robocze na potrzeby prac gwarancyjnych,
- b) ciągły nadzór nad urządzeniami SRK oraz natychmiastowe zgłaszania nieprawidłowości do służb technicznych/automatyków SRK przez CUID,
- c) ciągłe monitorowanie wykonania rozkładu jazdy i rejestrowanie przyczyn stwierdzonych opóźnień,
- d) bieżące szkolenie dyżurnych ruchu w postaci pouczeń okresowych,
- 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, przychody z pozostałej działalności kolejowej oraz przychody z dotacji podmiotowej z budżetu Województwa Pomorskiego na finansowanie działalności zarządcy zarządzającego infrastrukturą kolejową z wydatkami ponoszonymi przez Spółkę na infrastrukturę.

Poniższa tabela przedstawia planowane zbilansowanie działalności operacyjnej w roku 2019 podane w mln. zł.:

Lp.	Wskaźnik	Plan na 2019
A	Przychody z działalności gospodarczej, w tym:	20,4
1	Środki Publiczne	15,3
B	Koszty działalności operacyjnej	20,4
C	Zysk (strata) netto	0

Źródło: Opracowanie własne PKM

4.3.2. Finansowanie działalności inwestycyjnej

W maju 2018 roku zakończono realizację projektu budowy dwóch przystanków zlokalizowanych przy linii kolejowej nr 201. Inwestycja współfinansowana była ze środków funduszy UE w ramach programu POIiŚ, Dotacji Miasta Gdynia, oraz środków własnych Spółki pochodzących z dokapitalizowania Spółki wkładem pieniężnym.

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.