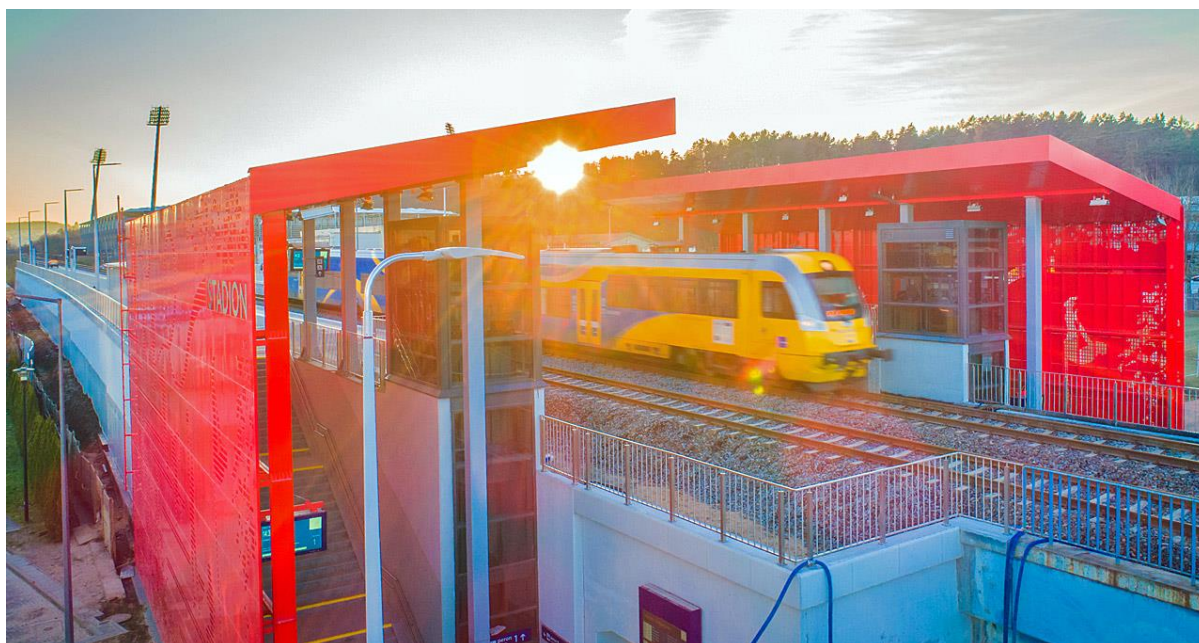


Projekt

Plan biznesowy PKM S.A. na 2022 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 2022 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 2022 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 S.A. 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.

W dniu 8 maja 2020 r. PKM SA wystąpiła z wnioskiem do Prezesa UTK o przedłużenie ważności świadectwa bezpieczeństwa nr 137/ZI/15. W dniu 28.07.2020 r. Prezes UTK wydał zawiadomienie o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie przedłużenia ważności ww. świadectwa. Natomiast z uwagi na art. 15z z z y 1 pkt 3 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. poz. 374 z późn. zm.), termin ważności świadectwa bezpieczeństwa uległ przedłużeniu do dnia upływu 90 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, w zależności od tego, który z nich zostanie odwołany później.

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 2022 będą:

- a) utrzymanie posiadanego Świadczenia Bezpieczeństwa, a w przypadku odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii na podstawie art. 15z z z y 1 pkt 3 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. poz. 374 z późn. zm) uzyskanie jego przedłużenia na kolejny okres,
- b) utrzymanie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM w nie pogorszonej ponad normalne zużycie stanie,
- c) zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Poniższa tabela przedstawia oczekiwany poziom wskaźników realizacji celów technicznych na 2022 rok:

Lp.	Cel techniczny	Wskaźnik	Plan na 2022
1.	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%
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 2022 jest poprawa punktualności pociągów. Poniższa tabela przedstawia poziom wskaźnika realizacji celów technicznych:

Lp.	Cel handlowy	Wskaźnik	Plan na 2022
1.	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 torowych dziennych na potrzeby wszelkich prac,
- b) ciągłym nadzorze nad systemami związanymi z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz natychmiastowym zgłaszaniu nieprawidłowości do służb technicznych PKM ,
- c) bieżącym monitorowaniu wykonania rozkładu jazdy i rejestrowanie przyczyn stwierdzonych opóźnień,
- d) współpracy 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 2022 podane w mln. zł.:

Lp.	Wskaźnik	Plan na 2022
1.	Przychody z działalności gospodarczej	21,1
1.1.	W tym Środki Publiczne	17,2
2.	Koszty działalności gospodarczej	21,1
3.	Zysk (strata) netto	0

4.3.2. Finansowanie działalności inwestycyjnej

Elektryfikacja

W czerwcu 2018 roku rozpoczęto realizację projektu elektryfikacji linii 248 i 253 wraz z budową nowego przystanku. Inwestycja współfinansowana jest ze środków funduszy UE w ramach programu POIiŚ w wysokości 85% kosztów kwalifikowanych, natomiast 15% kosztów kwalifikowanych będzie finansowane z wkładu własnego. Wartość Projektu to ok. 80 mln zł. Realizacja projektu zaplanowana jest do roku 2023.

Głównym celem projektu jest poprawa komfortu przemieszczania się osób podróżujących transportem zbiorowym oraz wzrost jego wykorzystania. Ponadto realizacja Projektu przyczyni się do skrócenia czasu przejazdu, poprawy stanu środowiska naturalnego poprzez zmniejszenie emisji spalin, poprawy klimatu akustycznego w obszarze realizacji inwestycji, wzrostu wykorzystania transportu kolejowego i jego zintensyfikowanie, zwłaszcza poprzez budowę nowego przystanku.

Bypass Kartuski

Dnia 13 sierpnia 2019 roku w Warszawie podpisane zostało Porozumienie pomiędzy Województwem Pomorskim, PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. a Pomorską Koleją Metropolitalną S.A. Porozumienie było wstępem do podpisania Umowy o współpracy, na podstawie której PKM S.A. jako podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków, będzie mogła refinansować koszty poniesione w ramach

wspólnej inwestycji na poziomie 85% kosztów kwalifikowanych. Pomiędzy stronami 11 września 2020 roku podpisana została Umowa. Wartość Umowy wynosi ok. 40 mln zł.

Inwestycja polegała będzie na odbudowie fragmentu zlikwidowanej linii kolejowej nr 234 jako trasy objazdowej.

Gdańsk Południe

Projekt polegać będzie na stworzeniu nowoczesnego systemu kolejowego transportu publicznego dla ruchu pasażerskiego o charakterze aglomeracyjnym i regionalnym, komplementarnego i funkcjonalnie zintegrowanego z innymi formami komunikacji zbiorowej, który stanowić będzie konkurencję w stosunku do transportu indywidualnego. Dnia 27 sierpnia 2020 roku podpisana została Umowa o Partnerstwie, regulująca aspekty formalno-prawne oraz finansowe. Projekty będą realizowane w oparciu o decyzje o dofinansowaniu projektu, wydane przez Marszałka Województwa Pomorskiego, jako projektów partnerskich w rozumieniu art. 33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020. Dofinansowanie Projektu będzie na poziomie 85% wydatków kwalifikowanych. Wartość Projektu wynosi 5 920 tys. zł.