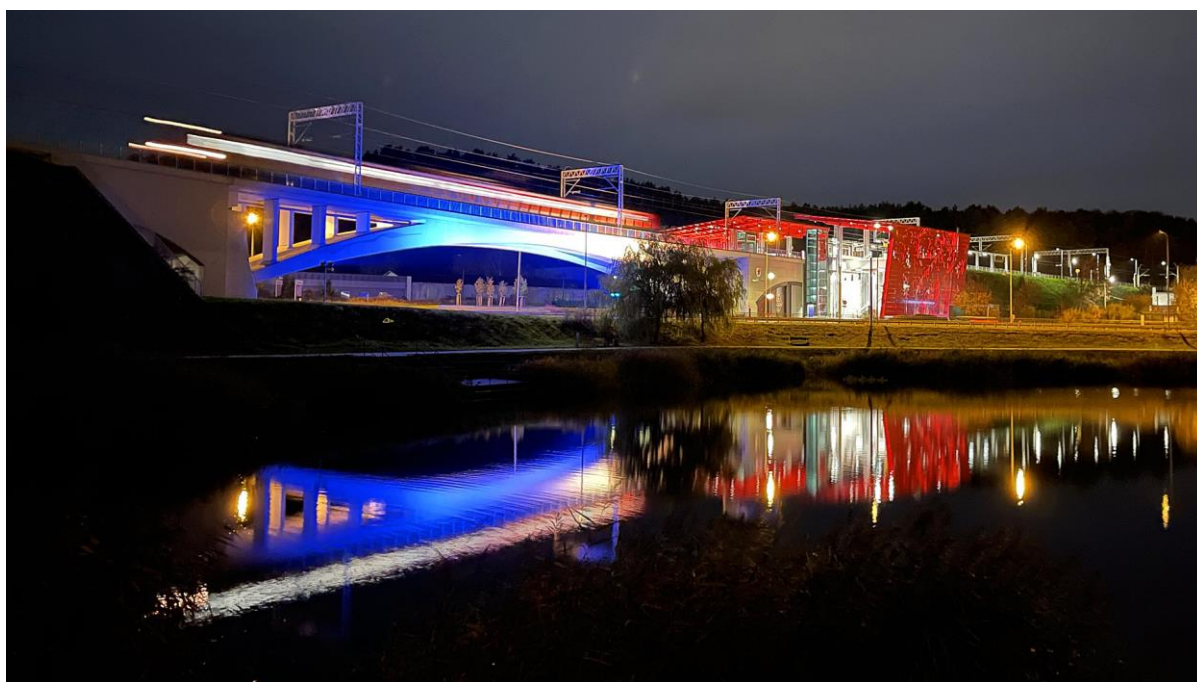


Plan biznesowy PKM S.A. na 2025 rok



Spis treści

I. Wprowadzenie	3
II. Przepisy	3
III. Informacje i charakterystyka infrastruktury kolejowej PKM.....	4
IV. Cele przyjęte przez PKM.....	4
4.1. Cele techniczne.....	4
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	6
4.3.2. Finansowanie działalności inwestycyjnej	7

I. Wprowadzenie

Plan Biznesowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. [dalej jako: „PKM”] na 2025 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 2025 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 większościowym akcjonariuszem PKM jest Województwo Pomorskie. Wybudowana i zarządzana przez PKM linia nr 248 jest dwutorową, od czerwca 2023 r., zelektryfikowaną linią kolejową, przeznaczoną 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). Na linii zlokalizowanych jest 9 przystanków osobowych. Linia nr 253, również wybudowana i zarządzana przez PKM, stanowi jednotorową, od czerwca 2023 r., zelektryfikowaną łącznicę pomiędzy liniami nr 248, a linią nr 201 w kierunku Kościerzyny. Na p.odg. Gdańsk Kiełpinek znajduje się odgałęzienie linii kolejowej nr 234 w kierunku Starej Piły, zarządzanej przez PKP PLK.

Obecnie przewoźnikiem na liniach PKM jest POLREGIO S.A..

Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. posiada Świadectwo Bezpieczeństwa nr 112/ZI/23 z dnia 10.12.2023 r. ważne od 28.12.2023 r. do 28. 12.2028 r. Świadectwo Bezpieczeństwa uprawnia PKM S.A. 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) eksploatacja infrastruktury kolejowej, 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 bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
- c) zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej,
- d) budowa, rozwój i modernizacja infrastruktury kolejowej.

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

IV. Cele przyjęte przez PKM

4.1. Cele techniczne

Głównymi celami technicznymi zaplanowanymi na rok 2025 będą:

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

Poniższa tabela przedstawia oczekiwany poziom wskaźników realizacji celów technicznych na 2025 rok:

Lp.	Cel techniczny	Wskaźnik	Plan na 2025
1.	Utrzymanie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM w niepogorszonej, 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, w razie potrzeby na 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;
- c) wykonywaniu procesu utrzymania urządzeń elektroenergetyki kolejowej, tj. serwis awaryjny, obsługa techniczna, oględziny, przeglądy okresowe, przejazdy inspekcyjne, planowe naprawy bieżące i eksploatacyjne, diagnostykę zgodnie z planem utrzymania,
- 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 2025 jest podtrzymanie aktualnego poziomu punktualności pociągów. Poniższa tabela przedstawia poziom wskaźnika realizacji celów technicznych:

Lp.	Cel handlowy	Wskaźnik	Plan na 2025
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 reagowaniu na ujawnione nieprawidłowości,
- c) bieżącym monitorowaniu wykonania rozkładu jazdy, rejestrowaniu i analizowaniu przyczyn 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 2025 podane w mln. zł.:

Lp.	Wskaźnik	Plan na 2025
1.	Przychody z działalności gospodarczej	28,65
1.1.	w tym Środki Publiczne	21,91
2.	Koszty działalności gospodarczej	28,65
3.	Zysk (strata) netto	0,00

4.3.2. Finansowanie działalności inwestycyjnej

Gdańsk Południe

Zakończone w 2023 roku prace nad opracowaniem studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowego wraz z elementami studium wykonalności dla projektu pn. „Pomorska Kolej Metropolitalna etap II: rozwój infrastruktury transportowej w południowej części obszaru metropolitalnego Gdańsk - Gdynia - Sopot, w powiązaniu z regionalną siecią kolejową Województwa Pomorskiego” mają swoje odzwierciedlenie w przystąpieniu do realizacji projektu PKM Południe.

W związku z powyższym dnia 20 listopada 2023 roku pomiędzy Województwem Pomorskim a Gminą Miasta Gdańska przy udziale Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Spółki Akcyjnej podpisana została Umowa Ramowa o Współpracy określająca warunki realizacji i finansowania Przedsięwzięcia.

Zgodnie z postanowieniami Umowy Ramowej o Współpracy oraz Porozumienia o wspólnym zamówieniu zawartym w dn. 29 listopada 2023 r. pomiędzy Pomorską Koleją Metropolitalną Spółką Akcyjną a Gminą Miasta Gdańska, w dniu 19 grudnia 2023 r. PKM jako Zamawiający, wszczęła postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej (wraz ze wsparciem technicznym) i uzyskanie decyzji zezwalających na realizację przedsięwzięcia ‘Rozwój infrastruktury transportowej w południowych dzielnicach Gdańska’” z podziałem na zadania.

W wyniku rozstrzygnięcia przetargu, dnia 17 grudnia 2024 roku podpisana została Umowa nr 19/XII/PKM/2024 z Wykonawcą. W roku 2025 prowadzone będą działania związane z realizacją Umowy.

Zgodnie z zapisami Umowy Ramowej o Współpracy, Województwo i Miasto będą współfinansować opracowanie dokumentacji projektowej poprzez dokapitalizowania Spółki PKM S.A.

Środki na ten cel zostały zabezpieczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Gdańska na lata 2023-2050 w wysokości 28 mln zł. oraz w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Pomorskiego na lata 2023-2041 w wysokości 12 mln zł.

W roku 2025, przewidziane są dokapitalizowania w wysokości 7 mln zł. przez Gminę Miasta Gdańska oraz 3 mln zł. przez Województwo Pomorskie.

Realizacja zadania w części wykonawczej uzależniona jest od pozyskania środków zewnętrznych pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.