

Forum Kolejowe  
Railway Business Forum (RBF)



# RAPORT O STANIE RYNKU KOLEJOWEGO W POLSCE

*Warszawa, wrzesień 2006 r.*



Forum Kolejowe  
Railway Business Forum (RBF)



# **RAPORT O STANIE RYNKU KOLEJOWEGO W POLSCE**

*Warszawa, wrzesień 2006 r.*

[www.rbf.net.pl](http://www.rbf.net.pl)

[rbf@rbf.net.pl](mailto:rbf@rbf.net.pl)

# Rola transportu w gospodarce w 2005 roku



- Zatrudnienie ogółem w transporcie wyniosło 408,8 tys. osób i było mniejsze o 0,5% w porównaniu do 2004 roku (w sektorze publicznym zmniejszyło się o 6,0% a w sektorze prywatnym wzrosło o 5,4%).
- We wszystkich rodzajach transportu przewieziono 1422,6 mln ton ładunków, tj. o 7,4% więcej niż przed rokiem i wykonano pracę przewozową w wysokości 228 mld tkm, tj. o 21,5% mniej niż przed rokiem.
- Przewieziono 1047,0 mln pasażerów, tj. 3,6% mniej niż przed rokiem; spadek przewozów zanotowano w transporcie samochodowym i kolejowym, w pozostałych rodzajach transportu przewozy wzrosły.

# Rola transportu kolejowego w gospodarce

**W roku 2005 transportem kolejowym przewieziono ogółem:**

- 269,6 mln ton ładunków i jest to o 4,7 % mniej niż w roku 2004. Praca przewozowa zmniejszyła się o 4,5%.
  - Grupa PKP przewiozła 149,9 mln ton ładunków – o 8,4% mniej niż przed rokiem oraz wykonała pracę przewozową na poziomie 43,8 mld tkm – o 8,4% mniej niż przed rokiem.
  - Pozostali przewoźnicy przewieźli 119,6 mln ładunków – o 0,3% więcej niż przed rokiem a pracę przewozową wykonali na poziomie 6,1 mld tkm – o 37,7% więcej niż przed rokiem.

(Prawie 70 % tych przewozów były wykonywane na bardzo krótkie odległości, ok. 6 km.)

- 258,1 mln pasażerów i jest to o 5,2 % mniej niż przed rokiem (w tym Koleje Mazowieckie – 40 mln)

# Kolej przyjazną alternatywą



**1 pociąg towarowy - 1400 ton**

to

**50 TIR-ów bądź 200 ciężarówek**

## Wypadki drogowe

48 100

## Zabici

5 500

## Koszty całkowite wypadków drogowych

30 mld zł

# Perspektywy w transporcie do 2020 roku



- Duży wzrost przewozów ładunków transportem samochodowym, na poziomie 2-3 % rocznie.
- Umiarkowany wzrost przewozów ładunków transportem kolejowym, na poziomie 1-1,5 % rocznie.
- Niezwykle duży wzrost zapotrzebowania na przewozy samochodowe ładunków polskiego handlu zagranicznego, wzrost o 300 %; przewozy kolejowe wzrosną o 30-50 %.
- Wzrost przeładunków w polskich portach o 50-70 %.
- Wzrost liczby samochodów osobowych o 50-70 %.
- Spadek przewozów komunikacją miejską o 5-10 %.
- Spadek pasażerskich przewozów kolejowych o 25 % i zamiejskich przewozów autobusowych na podobnym poziomie, przy równoczesnym wzroście przewozów motoryzacją indywidualną o 50-70 % i przewozów lotniczych na trasach krajowych o 60 %.

# Prognoza wzrostu przewozów do 2013 i 2020 roku

*w mln ton*



Transport		2003 r.	2013 r.	wzrost do 2003 r.	2020 r.	wzrost do 2003 r.
samochodowy	min	993	1179	19 %	1325	33 %
	max		1344	35 %	1654	67 %
kolejowy	min	242	271	12 %	292	21 %
	max		288	19 %	324	34 %
morski	min	25	33	28 %	38	50 %
	max		35	38 %	43	70 %
rurociągowy	min	52	67	30 %	80	55 %
	max		77	49 %	102	96 %
wodny śródlądowy	min	8	11	33 %	13	66 %
	max		13	61 %	18	130 %
lotniczy (ładunków)	min	0,03	0,05	77 %	0,09	205 %
	max		0,06	90 %	0,11	247 %
<b>RAZEM</b>	<b>min</b>	<b>1320</b>	<b>1561</b>	<b>18 %</b>	<b>1748</b>	<b>32 %</b>
	<b>max</b>		<b>1758</b>	<b>33 %</b>	<b>2142</b>	<b>62 %</b>

# Prognoza wzrostu pracy przewozowej do 2013 i 2020 roku

w mld tonokilometrów



Transport		2003 r.	2013 r.	wzrost do 2003 r.	2020 r.	wzrost do 2003 r.
samochodowy	min	87	158	81 %	235	169 %
	max		177	102 %	280	221 %
kolejowy	min	50	57	14 %	62	25 %
	max		61	23 %	70	41 %
morski	min	100	158	57 %	213	112 %
	max		170	70 %	242	141 %
rurociągowy	min	24	32	32 %	38	60 %
	max		36	51 %	48	101 %
wodny śródlądowy	min	0,9	1,5	72 %	2,3	163 %
	max		18	112 %	3,3	275 %
lotniczy (ładunków)	min	0,9	0,16	83 %	0,29	232 %
	max		0,17	96 %	0,33	280 %
<b>RAZEM</b>	<b>min</b>	<b>262</b>	<b>406</b>	<b>55 %</b>	<b>551</b>	<b>110 %</b>
	<b>max</b>		<b>446</b>	<b>70 %</b>	<b>644</b>	<b>146 %</b>



# Prognoza:



- procentowego udziału transportu drogowego i kolejowego w wewnątrz krajowej pracy przewozowej

Transport	2005 r.	2013 r.	2020 r.
drogowy	52,5 %	61 % - 62 %	63 % - 65 %
kolejowy	21,9 %	22 % - 23 %	19 % - 21 %

- wzrostu liczby samochodów osobowych *w mln sztuk*

Wyszczególnienie	2005 r.	2013 r.	wzrost do 2003 r.	2020 r.	wzrost do 2003 r.
Minimum	12,3	14,4	28 %	16,9	50 %
Maksimum		15,6	39 %	19,4	73 %

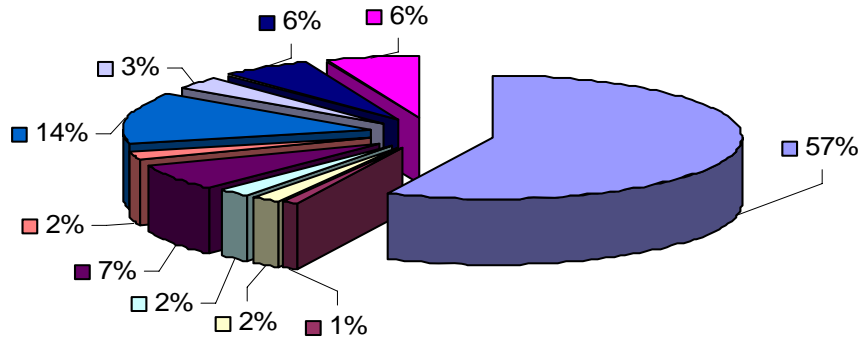
# Dynamika i struktura przewozów ładunków oraz pracy przewozowej



Transport	2000 r.	2001 r.	2002 r.	2003 r.	2004 r.	2005 r.	2000 r.	2001 r.	2002 r.	2003 r.	2004 r.	2005 r.
	rok poprzedni = 100						w odsetkach					
<b>tony</b>												
OGÓLEM	95,7	97,6	94,3	100,5	106,9	107,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Kolejowy</b>	<b>100,2</b>	<b>89,1</b>	<b>95,7</b>	<b>108,4</b>	<b>117,1</b>	<b>95,3</b>	<b>14,7</b>	<b>13,4</b>	<b>18,1</b>	<b>19,5</b>	<b>21,4</b>	<b>18,9</b>
Samochodowy	94,2	99,0	93,4	97,9	104,9	112,8	79,2	80,3	75,5	73,6	72,2	75,9
Lotniczy	96,0	94,5	104,9	109,8	94,5	117,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rurociągowy	103,5	102,2	101,8	112,2	103,1	101,7	3,5	3,7	3,7	4,2	4,0	3,8
Ż. śródlądowa	124,5	98,3	75,4	103,1	109,8	109,8	0,8	0,8	0,6	0,6	0,7	0,7
Ż. morska	100,1	98,5	112,5	100,8	88,5	41,6	1,8	1,8	2,1	2,1	1,7	0,7
<b>tonokilometry</b>												
OGÓLEM	91,6	89,9	98,8	102,6	111,5	78,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Kolejowy</b>	<b>98,2</b>	<b>88,0</b>	<b>97,2</b>	<b>103,8</b>	<b>105,5</b>	<b>95,5</b>	<b>19,1</b>	<b>18,7</b>	<b>18,8</b>	<b>19,0</b>	<b>18,0</b>	<b>21,9</b>
Samochodowy	106,5	102,9	104,0	107,1	128,5	108,4	26,4	30,2	31,6	33,0	38,0	52,5
Lotniczy	92,9	90,5	100,5	108,6	108,1	114,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rurociągowy	104,8	103,6	98,6	114,5	103,9	102,3	7,2	8,2	8,2	9,2	8,5	11,1
Ż. Śródlądowa	114,1	107,7	89,1	77,4	122,3	119,7	0,4	0,5	0,4	0,3	0,4	0,6
Ż. morska	81,4	81,2	96,0	96,4	101,7	31,1	46,9	42,4	41,0	38,5	35,1	13,9

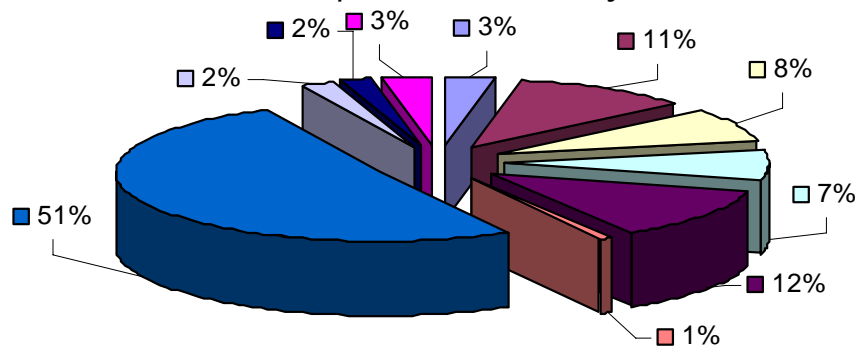
# Struktura przewozów ładunków transportem (tony)

Transport kolejowy



- Mineralne paliwa stałe
- Artykuły spożywcze i pasze
- Produkty rolne i zwierzęta żywe
- Wyroby chemiczne
- Pozostałe

Transport samochodowy



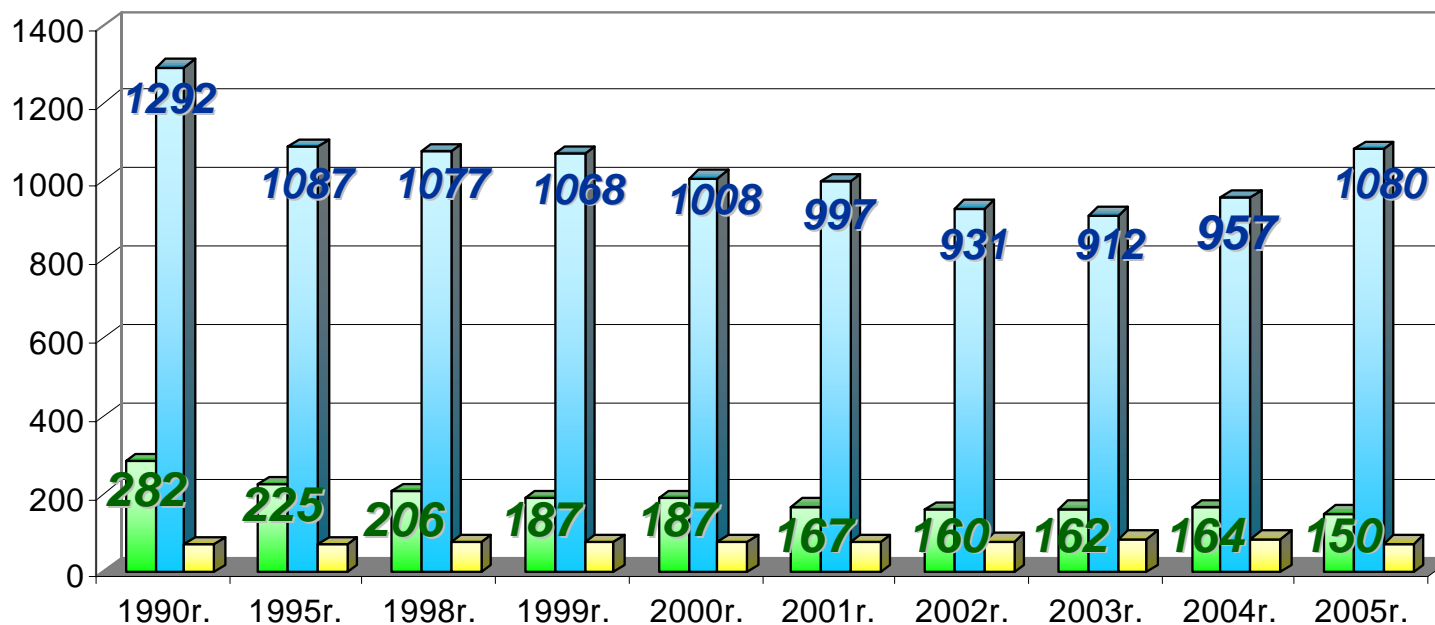
- Nawozy naturalne i sztuczne
- Mineralny surowe i przetworzone oraz materiały budowlane
- Wyroby metalowe
- Rudy żelaza i metali nieżelaznych oraz złom
- Ropa naftowa i wyroby z ropy naftowej

# Przewozy ładunków wg rodzajów transportu



Transport	1990 r.	1995 r.	1998 r.	1999 r.	2000 r.	2001 r.	2002 r.	2003 r.	2004 r.	2005 r.
<b>Kolejowy</b>	<b>282</b>	<b>225</b>	<b>206</b>	<b>187</b>	<b>187</b>	<b>167</b>	<b>160</b>	<b>162</b>	<b>164</b>	<b>150</b>
Drogowy	1292	1087	1077	1068	1008	997	931	912	957	1080
Pozostały	72	69	76	74	78	78	79	85	85	73

[mln ton] ■ Transport kolejowy ■ Transport drogowy ■ Transport pozostały



# Przewozy pasażerów wg rodzajów transportu

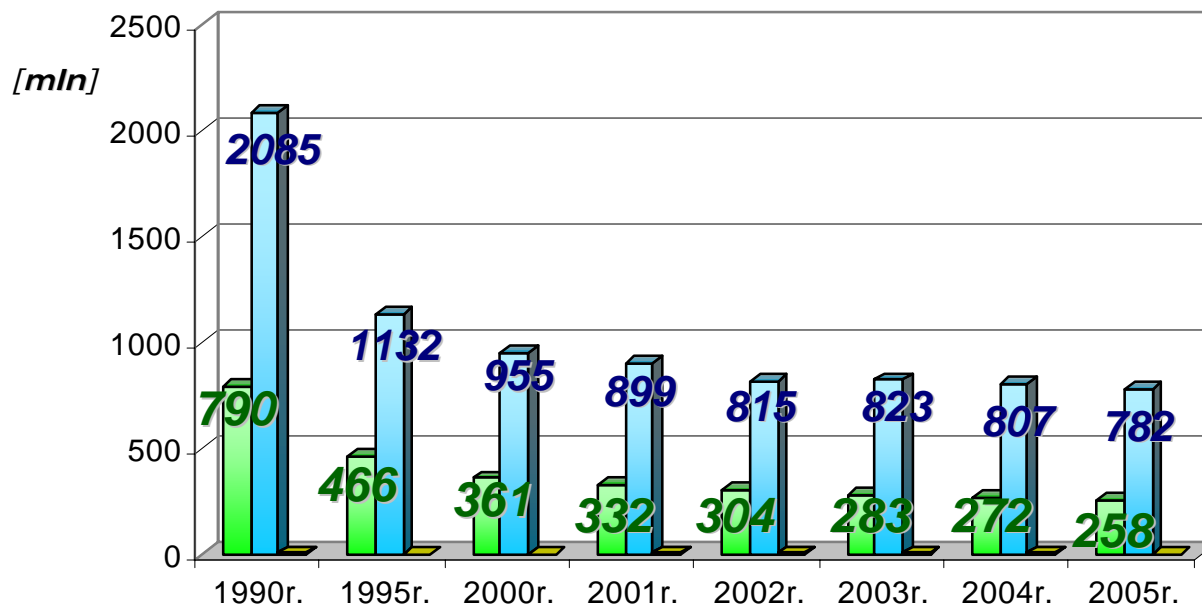


Transport	1990 r.	1995 r.	2000 r.	2001 r.	2002 r.	2003 r.	2004 r.	2005 r.
Kolejowy	790	466	361	332	304	283	272	258
Drogowy	2085	1132	955	899	815	823	807	782
Pozostały	6	3	4	6	6	7	6	1

 Transport kolejowy

 Transport drogowy

 Transport pozostały







# Transport pasażerski




Ilość przejazdów w Polsce przypadających na 1 mieszkańca jest najniższa spośród następujących kolei europejskich:

-  Austria - 22 przejazdy
-  Holandia - 20 przejazdów
-  Niemcy - 20 przejazdów
-  Polska - 7 przejazdów

Przewozy pasażerskie na tle innych państw	Niemcy 	Czechy 	Szwajcaria 	Polska 
Długość linii kolejowych (tys. km)	36,1	9,5	3,2	19,1
Ilość pociągów pasażerskich uruchamianych w dobie (tys.)	30	7,8	7	3,5
Ilość pociągów w przeliczeniu na długość linii kolejowych	0,83	0,74	2,19	0,15

# Średnie roczne długości podróży na 1 mieszkańca



Państwo	km na 1 mieszkańca <i>transport drogowy, kolejowy, autobusowy, miejski szynowy</i>	<i>Transport kolejowy</i>
 Polska	5591	455
 Słowacja	6524	498
 Węgry	7580	1030
 Czechy	8790	647
 Niemcy	10363	843
 Austria	11685	1037
 Hiszpania	10189	519

# Legislacja i dokumenty programowe



## Ustawodawstwo unijne

*Dokumenty, które zapoczątkowały reformy na kolejach europejskich:*

- Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei Wspólnot
- Dyrektywa Rady 5/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym
- Dyrektywa Rady 95/19/WE z 19 czerwca 1995 r. w sprawie przydzielania dostępu do infrastruktury i pobierania opłat za jej użytkowanie
- Pierwszy pakiet kolejowy (tzw. pakiet infrastrukturalny) z 15.03.2001r.
- Drugi Pakiet Kolejowy z 30 04 2004 r.
- Trzeci Pakiet Kolejowy propozycja z 03.03.2004 r.



# Legislacja i dokumenty programowe



## Ustawodawstwo polskie

- Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe„

*Zmieniana:*

- 27 lipca 2001 r.
- 30 października 2002 r .
- 28 marca 2003 r.

- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

*Zmieniana:*

- 20 kwietnia 2004 r.
- 16 grudnia 2005 r.
- 22 lipca 2006 r.

- Ustawa z 16 grudnia 2005 roku o Funduszu Kolejowym.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego.

# Kluczowe dokumenty rządowe



- Master Plan Transportu Kolejowego w Polsce do roku 2013  
*(w opracowywaniu)*
- Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025  
*(w opracowywaniu)*
- Strategia rozwoju transportu na lata 2007-2013  
*(w opracowywaniu)*
- Program operacyjny Infrastruktura i środowisko na lata 2007-2013  
*(w konsultacjach)*
- Strategia rozwoju kraju 2007-2015  
*(w konsultacjach)*
- Strategia dla transportu kolejowego do roku 2009  
*(skierowana trzeci raz na Radę Ministrów)*




# Liberalizacja rynku kolejowego



## Tempo liberalizacji rynku kolejowego

- 1994 r. - rozpoczęcie procesu liberalizacji rynków kolejowych w krajach „starej” UE
- 2003 r. - rozpoczęcie procesu liberalizacji w Polsce, zastąpienie koncesji ogólnodostępnymi licencjami
- 2006 r. - czołowa pozycja Polski pod względem udziału prywatnych operatorów kolejowych na rynku

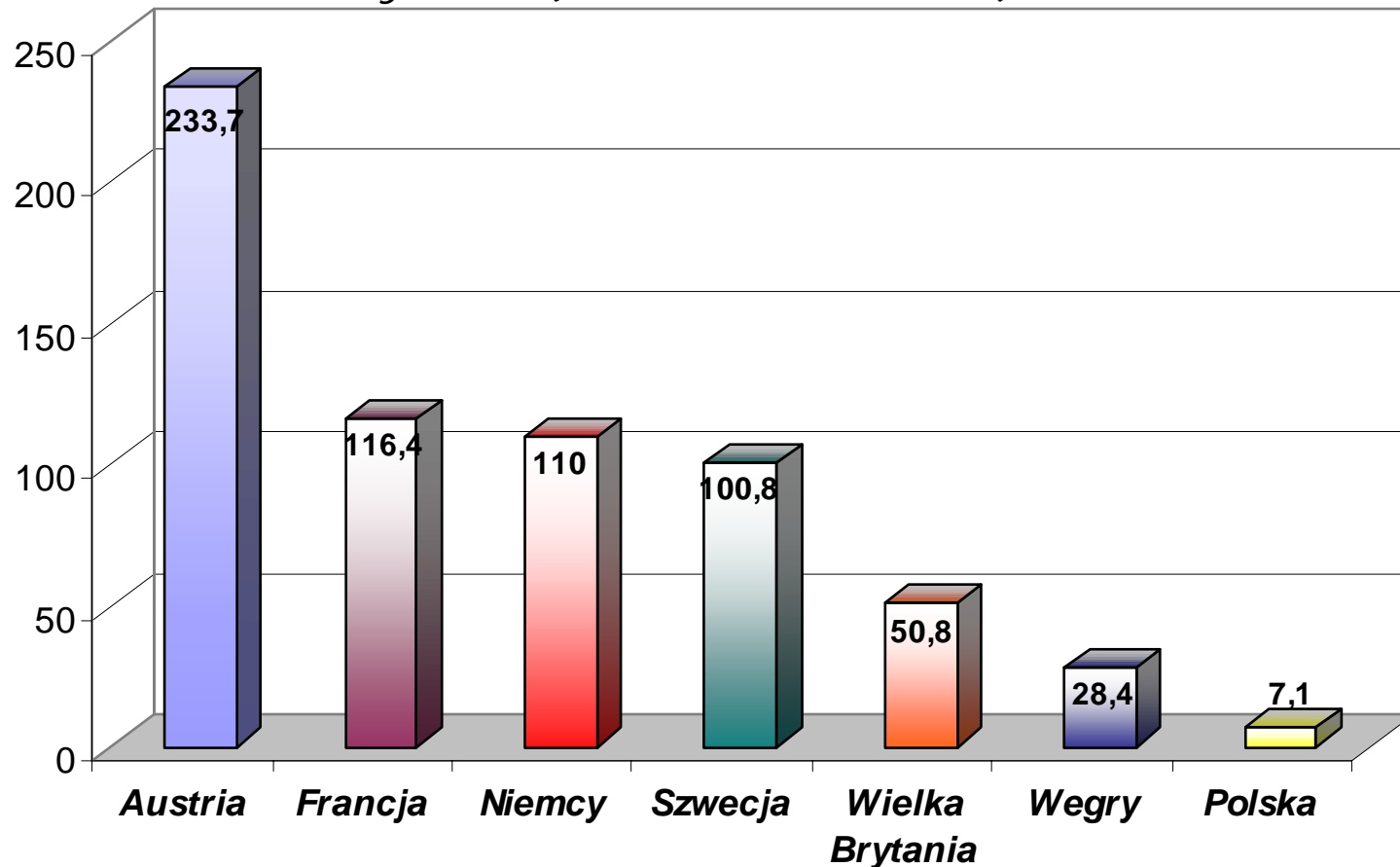
## Stopień liberalizacji trzech największych rynków kolejowych w Europie *(stan na 01.06.2006)*

-  **Niemcy:**
  - 364 wydane licencje na przewozy kolejowe,
  - udział w rynku wszystkich przewoźników poza DB mierzony pracą przewozową wynosi ok. 10%
-  **Polska:**
  - 70 licencji na przewozy kolejowe w tym 56 na przewóz towarów,
  - udział rynku wszystkich przewoźników kolejowych poza PKP Cargo mierzony pracą przewozową wynosi blisko 16 %, a mierzony przewiezioną masą towarów przekroczył 46 %.
-  **Francja:**
  - 6 licencji na przewozy kolejowe,
  - udział w rynku wszystkich przewoźników kolejowych poza SNCF FRET, mierzony pracą przewozową nie osiągnął 1 %.

# Wydatki na kolej ze środków publicznych



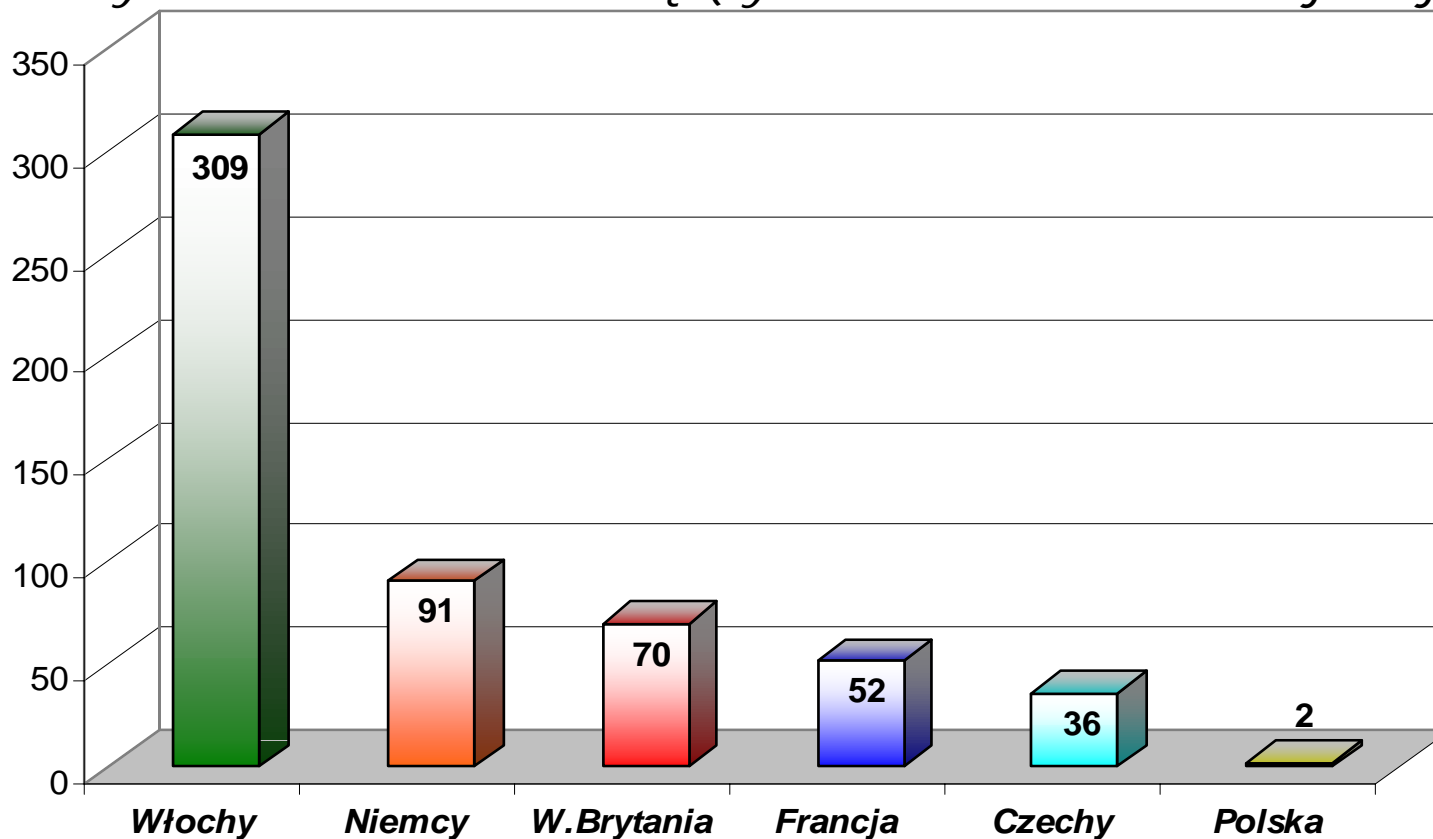
*Roczne wydatki (EUR/1 mieszkańca)*



# Pomoc publiczna



*Wydatki na infrastrukturę (tys. EUR /1 km linii kolejowej)*



# Przykłady źródeł powstania zadłużenia PLK S.A. wynikające z braku dofinansowania z budżetu państwa

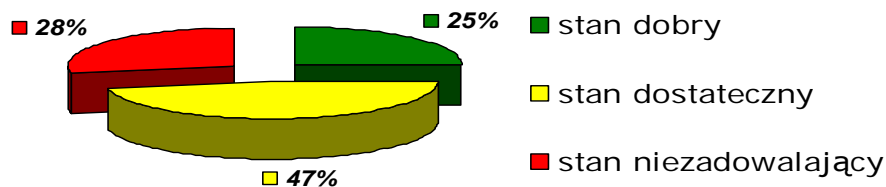


Wyszczególnienie		2001 r.	2002 r.	2003 r.	2004 r.	Razem <i>w mln zł</i>
<b>Utrzymanie linii o charakterze wyłącznie obronnym</b>	potrzeby	312,0	344,0	186,0	212,2	<b>1 054,2</b>
	otrzymane	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>0,0</b>
	różnica	- 312,0	- 344,0	- 186,0	- 212,2	<b>- 1 054,2</b>
<b>Środki na likwidację linii kolejowych</b>	wnioskowane	27,9	27,9	42,0	76,5	<b>174,3</b>
	otrzymane	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>0,0</b>
	różnica	- 27,9	- 27,9	- 42,0	- 76,5	<b>- 174,3</b>

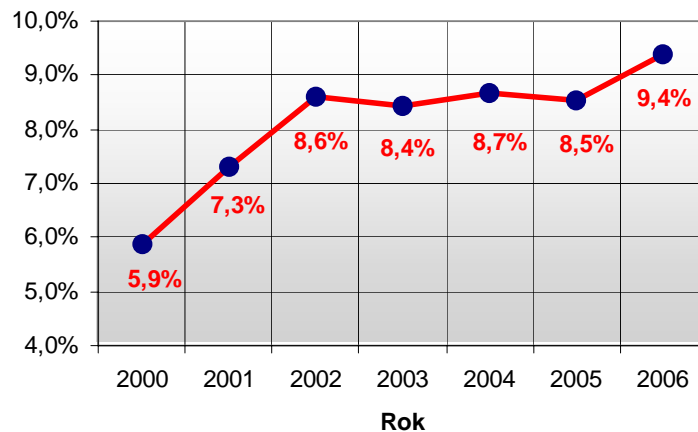
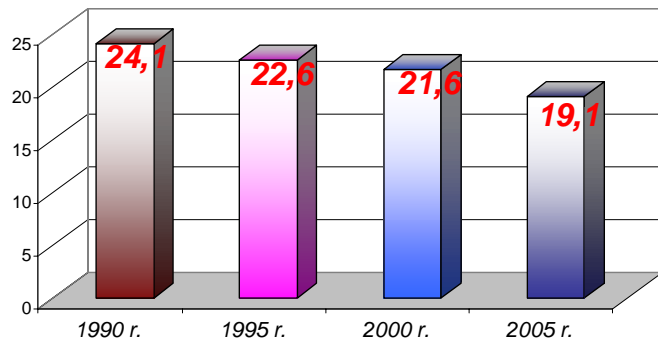
# Stan techniczny oraz długość linii kolejowych



Stan techniczny



Długość linii kolejowych (tys. km)  
[tys. km]]



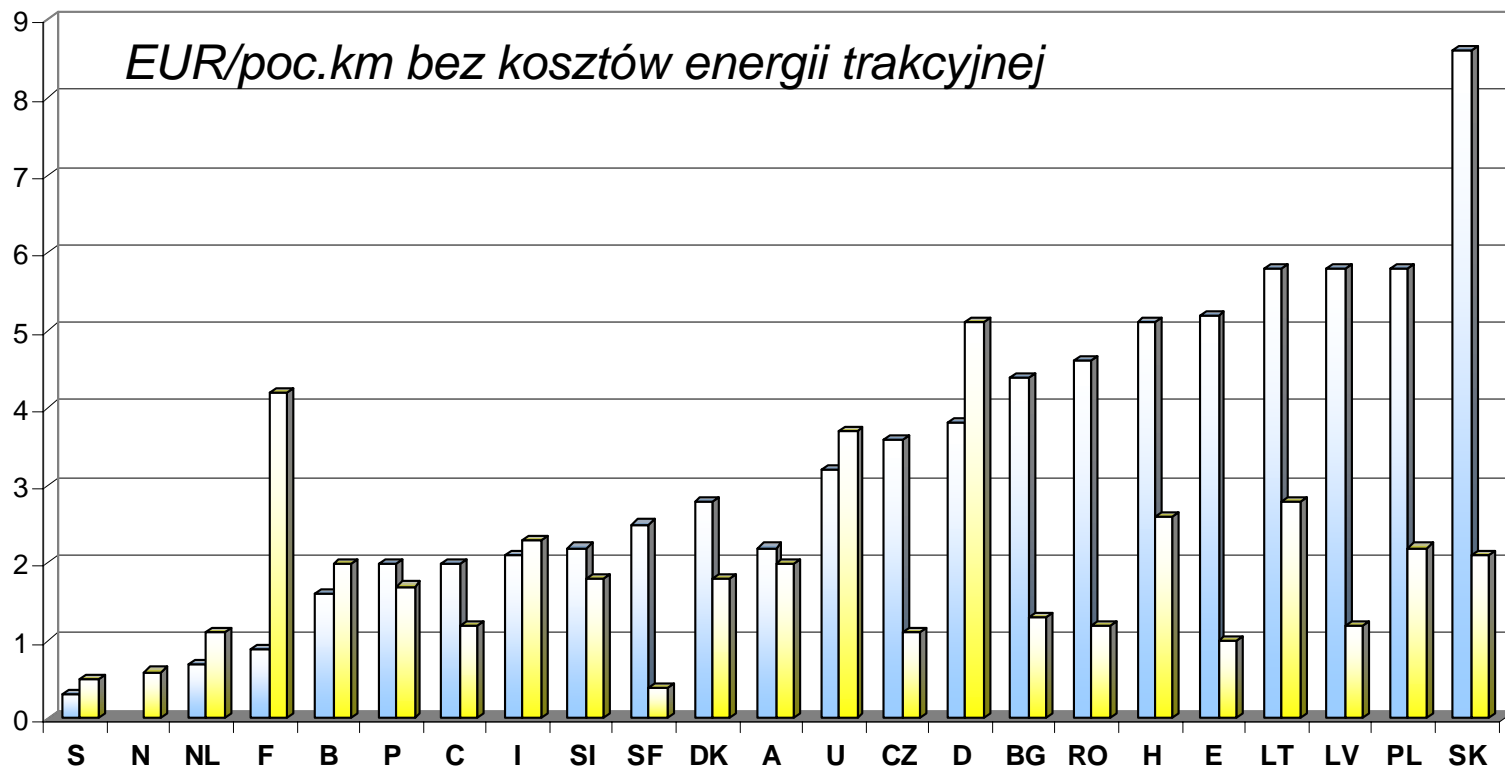
● Procentowy udział długości torów z ograniczeniami prędkości

# Średnie stawki dostępu



■ Pociągi towarowe

■ Pociągi pasażerskie

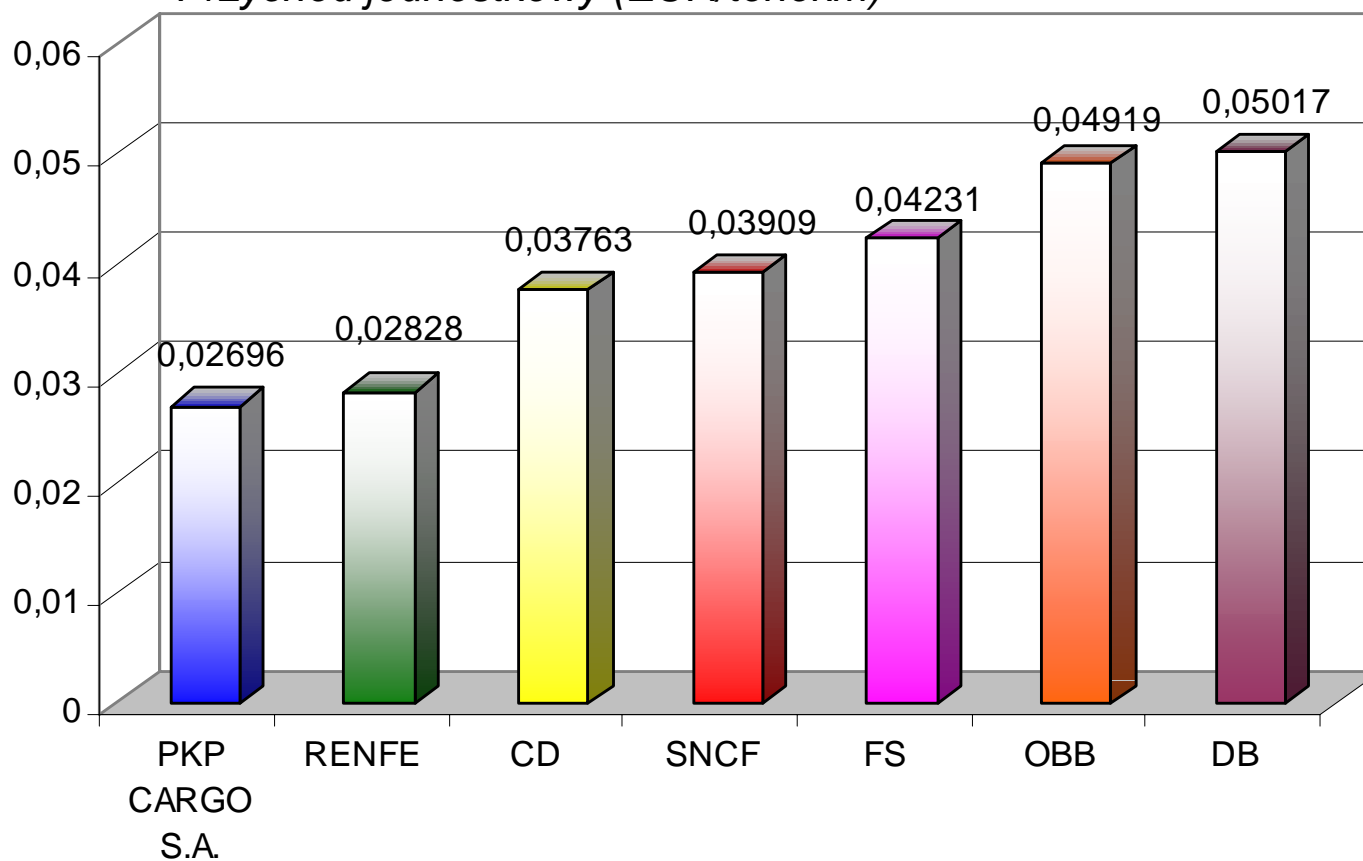




# Cena za fracht



Przychód jednostkowy (EUR/tonokm)



# Nowy cennik i regulamin dostępu do linii kolejowych

na lata 2006 - 2007



Zakłada wzrost obciążenia przewoźników w planowanym rozkładzie jazdy do obecnie obowiązującej o 3,5 % co stanowi równowartość ok. 36 gr./pockm.

W przewozach pasażerskich stawka średnia zmniejsza się wyraźnie w towarowych przewozach intermodalnych – bardzo, w pozostałych przewozach towarowych i dla przejazdów lokomotyw luzem – zwiększa się.

# Sprzeczność oczekiwań wobec PLK S.A.



- zwiększyć wydatki na utrzymanie linii kolejowych,
- obniżyć stawki dostępu dla wszystkich przewoźników,
- obniżyć koszty bez zwolnień grupowych i zamykania nieczynnych linii kolejowych, stacji i bocznic,
- zwiększyć inwestycje ze środków własnych,
- zapewnić środki finansowe na prefinansowanie inwestycji UE,
- nie ściągać należności od dłużników z Grupy PKP.

# Nakłady na inwestycje kolejowe



Zakłada się w Strategii że wydatki z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej wyniosą w roku 2006 - 215 mln, a w latach 2007-2009 po 260 mln złotych rocznie. Nowa Strategia omawia także wykorzystanie środków unijnych. Szacuje się, że całkowita pomoc unijna dla kolejnictwa kształtować się będzie w poszczególnych latach następująco: rok **2006** - 2 mld zł, **2007** - 1,675 mld, **2008** - 1,6 mld, **2009** - 3 mld zł.

Od 2010 roku roczne wykorzystanie środków unijnych ma się kształtować na poziomie około 3 mld zł.

Łączne nakłady inwestycyjne na rynku kolejowym wyniosą więc odpowiednio:

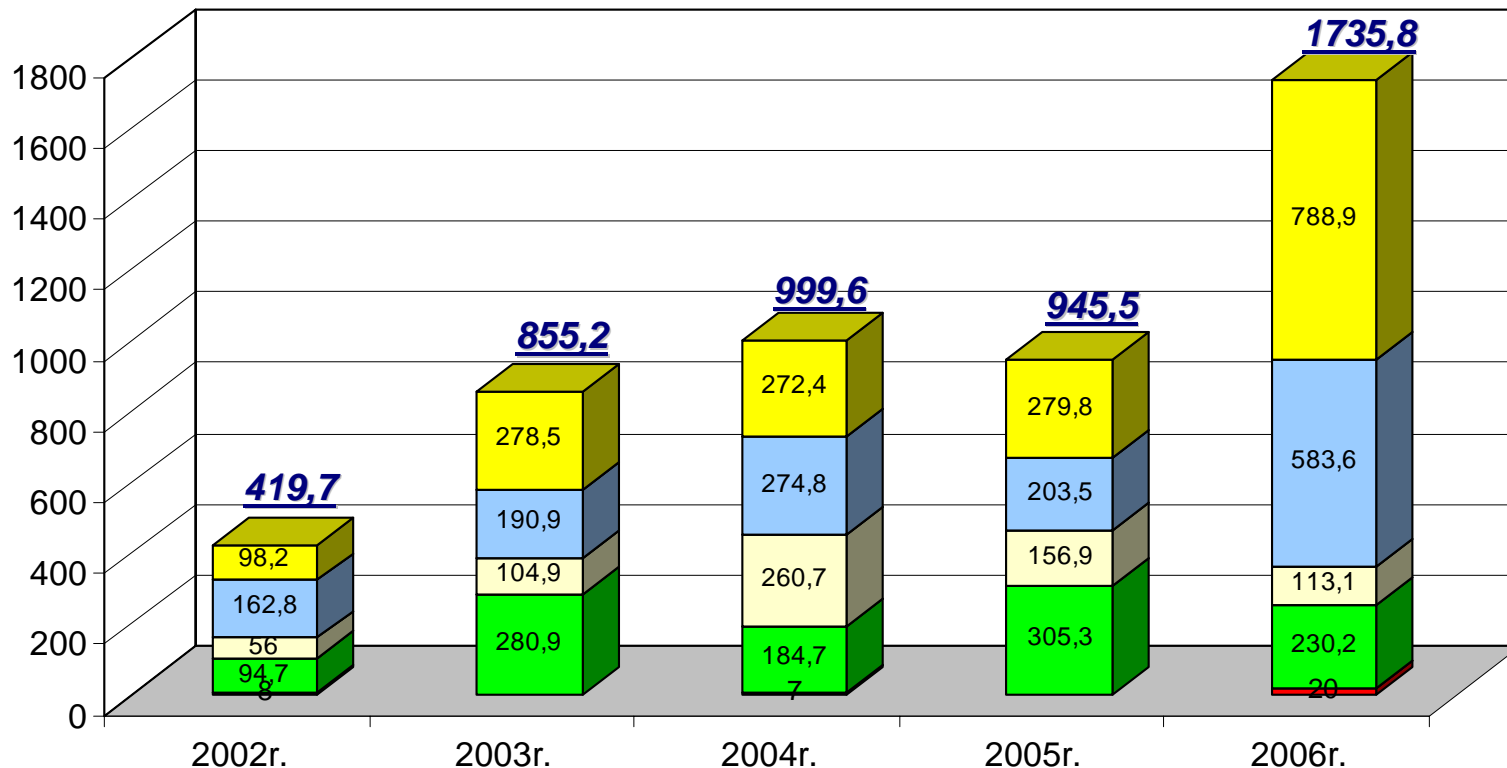
- rok 2006 - 3,4 mld zł
- rok 2007 - 2,8 mld zł
- rok 2008 - 2,9 mld zł
- rok 2009 - 5,1 mld zł

# Wielkość nakładów na działalność inwestycyjną PKP PLK S.A.

w latach 2002 -2006



■ inne ■ środki własne □ kredyt EBI ■ dotacja budżetowa ■ środki unijne



# Zagrożenia procesu inwestycyjnego w PLK S.A.



## ■ Zagrożenia o charakterze finansowym:

- brak środków własnych na prefinansowanie,
- brak środków na płatności VAT i zaliczki dla wykonawców,
- brak wieloletniego planu finansowego,
- nieuwzględnienie ryzyka kursowego w realizacji kontraktów,
- duże wzrosty cen materiałów w trakcie realizacji kontraktów.

## ■ Zagrożenia wynikające z prawa ochrony środowiska:

- dowolność w interpretacji zapisów POŚ,
- nieokreślone terminy uzgadniania i wydawania decyzji środowiskowych
- metody kwalifikacji inwestycji do postępowania środowiskowego,
- Zakres raportów o oddziaływaniu inwestycji na środowisko
- brak wystarczających danych o systemie Natura 2000,
- nałożenie „systemu Natura 2000” na zaawansowane projekty,
- ochrona potencjalnych obszarów Natura 2000,
- relacje pomiędzy decyzjami administracyjnymi wydawanymi w toku postępowania lokalizacyjnego.

# Zagrożenia procesu inwestycyjnego w PLK S.A.



- **Zagrożenia wynikające z prawa zamówień publicznych:**
  - nadmierny formalizm przy ocenie kwalifikacji wykonawcy,
  - nadmierny formalizm przy ocenie ofert,
  - przeciągające się procedury spowodowane licznymi protestami wnoszonymi na wszystkich etapach postępowania przetargowego,
  - brak elastyczności w opisie przedmioty zamówienia.
- **Zagrożenia wynikające z planowania i zagospodarowania przestrzennego:**
  - brak planów zagospodarowania przestrzennego uniemożliwiający pozyskanie decyzji lokalizacyjnych i pozwoleń na budowę,
  - niska ranga planów miejscowych,
  - zabudowywanie terenów projektowanych pasów komunikacyjnych,
  - brak środków na realizację roszczeń właścicieli gruntów ujętych jako tereny komunikacyjne,
  - nadmierne wymagania środowisk lokalnych w zamian za wydawanie pozwolenia skutkujące zwiększeniem kosztów projektów,
  - zasady wykupu gruntów pod trasy komunikacyjne.
- **Zagrożenia wynikające ze stanu administracji publicznej.**

# Główny problem PLK S.A.

## Sytuacja w PKP Przewozy Regionalne



- Spółka PKP PR przewiozła w 2005 r. 163 mln pasażerów.
- Uruchamia średniodobowo 3271 pociągów kursujących na prawie 15 tys. km linii kolejowych.
- Wykazała stratę netto w:
  - 2003 r. - 1,24 mld zł.,
  - 2004 r. - 862 mln zł.,
  - 2005 r. - ok. 600 mln zł.

Obniżenie starty wynikało z podpisania w marcu 2004 r. ugody restrukturyzacyjnej, na mocy której część zadłużenia została anulowana (762 mln zł). PKP PR może mieć jednak problem z wywiązywania się ze spłaty comiesięcznych rat ok. 32 mln zł. W tej chwili następuje to kosztem bieżącego zadłużania się u kontrahentów spoza Grupy PKP. Spółka spełnia kryteria postawienia w stan upadłości. Do takiego stanu rzeczy w sporej części przyczyniły się poprzednie rządy, nie przekazując spółce należnych refundacji z tytułu ulg przejazdowych jak również zapisanych ustawowo kwot na dofinansowanie deficytu przewozów wykonywanych w ramach służby publicznej.



# Źródła powstania zadłużenia przewozów pasażerskich PKP PR



Wyszczególnienie		2001 r.	2002 r.	2003 r.	2004 r.	Razem
<b>Refundacja z tytułu ulg przejazdowych</b>	należna	536,7	365,0	354,1	370,0	
	otrzymana	536,7	238,4	200,0	370,0	
	różnica	0,0	- 126,6	-154,1	0,0	<b>- 280,7</b>
<b>Dofinansowanie przewozów regionalnych jako służby publicznej</b>	zapisana w ustawie	300,0	500,0	800,0	538,0	
	otrzymane	199,3	264,3	253,5	430,4	
	różnica	- 100,7	- 235,7	-546,5	- 107,6	<b>- 990,5</b>

# Oddłużenie PKP PR



## ■ Rozwiązanie pierwsze

Usamorządowienie przewozów regionalnych z jednorazowym oddłużeniem przez budżet państwa.

Rozwiązanie rekomendowane przez resort transportu zakłada jednorazowe i całkowite oddłużenie. Po oddłużeniu powstanie kilku przewoźników regionalnych obejmujących swym działaniem po kilka sąsiednich województw. Powstałe w ten sposób Kompanie Kolejowe w formie aportów wyposażone zostaną w zaplecze warsztatowe i tabor kolejowy używany dotychczas przez spółkę PKP PR. Pracownicy przechodzący do podmiotów regionalnych powstałych w wyniku usamorządowienia otrzymają gwarantowany okres zatrudnienia oraz zachowają dotychczasowe uprawnienia pracownicze. Podmioty powstałe w wyniku tych działań utrzymają jednolity system taryfowy, wspólny bilet i wspólnie koordynować będą rozkłady jazdy. Podmioty powstałe w wyniku usamorządowienia nie będą podlegać prywatyzacji. Rozwiązanie to na trwałe wiąże regionalne przewozy pasażerskie z samorządem, pozwala na ograniczenie protestów pracowniczych w zakresie zmian zatrudnienia, ułatwia wykorzystanie środków pomocowych szczególnie w zakresie modernizacji taboru, pozwala samorządowi na realizację polityki transportowej w regionie.

Rozwiązanie to pozwala na odzyskanie płynności finansowej wierzycieli spółki zwłaszcza PKP PLK i PKP Energetyka. Ze względu na sytuację budżetową państwa może być kwestionowane przez ministra finansów ale podkreślić należy że przy obecnej koniunkturze gospodarczej jest realne i daje gwarancję na to że proces zadłużania się przewozów regionalnych zostanie ostatecznie przerwany.

# Oddłużenie PKP PR



## ■ Rozwiązanie drugie

Usamorządowienie z restrukturyzacją zadłużenia PKP PR.

W przypadku braku możliwości jednorazowego przejęcia długu przez skarb państwa resort postuluje rządowi wieloletnią restrukturyzację zadłużenia PKP PR.

W tym wariantcie zakłada się pokrycie 1 mld długu emisją obligacji zabezpieczonych majątkiem PKP z jednoczesną gwarancją ministra finansów. Pozostałą część (1,030 mld) ma być spłacana w wieloletnich ratach a część zostanie spisana w straty spółek wierzycieli. Wymagało by to zatem zawarcie kolejnej ugody restrukturyzacyjnej, która oznaczałaby istotne straty z tego tytułu przede wszystkim innych spółek z grupy, które i tak są w trudnej sytuacji finansowej (głównie PLK i Cargo). Zakłada się też możliwość pokrycia zadłużenia poprzez sprzedaż przez PKP PR udziałów w spółkach samorządowych, uprzednio objętych przez PKP PR w wyniku wniesienia aportem taboru. Rozwiązanie to jednak ma ograniczone możliwości, nabywcą musiałyby być samorzady które i tak przy rozpoczęciu procesu usamorządowienia muszą znacząco podnieść wydatki na kolej.

Przyjęcie tego wariantu oddłużenia pozwalałoby na rozpoczęcie procesu usamorządowienia kolei regionalnych w 2007 roku.

# Oddłużenie PKP PR



## ■ Rozwiązanie trzecie

Funkcjonowanie PKP PR w warunkach braku usamorządowienia przewozów regionalnych.

W przypadku braku oddłużenia nie będzie możliwe tworzenie przewoźników samorządowych wyposażonych majątek produkcyjny formie aportu taboru ze strony PKP PR.

Resort szacuje, że do czasu usamorządowienia w PKP PR corocznie będzie narastała strata około 150 mln złotych. Proces oddłużenia jest i tak nieunikniony a jego kosztą poniesie w całości skarb państwa.

# Oddłużenie PKP S.A.



## ■ Oddłużenie transportu kolejowego w innych krajach

- Większość kolei w krajach rozwiniętych została oddłużona przy udziale środków publicznych.
- Zadłużenie polskich kolei jest bardzo niskie w porównaniu do innych podmiotów – łącznie ok. 2,2 mld EUR ( w tym do restrukturyzacji ok. 1,5 mld).

## ■ Oddłużenie transportu kolejowego w innych krajach UE

- Przykłady restrukturyzacji finansowej w celu zmniejszenia obciążenia długiem historycznym, umożliwiające Kolei „ponowny start” ze zrównoważoną strukturą finansową:
  - Niemcy – nowy podmiot z gwarancjami państwowymi BEV, utworzony w 1994 roku przejął ponad 68 mld DM (ok. 35 mld EUR) historycznego długu DB, który stał się długiem ogólnospołecznym;
  - Francja – państwo utworzyło pozabilansowy Specjalny Rachunek Długów, zawierający historyczny dług SNCF około 170 mld FR (ok. 26 mld EUR);
  - Włochy – państwo przejęło część długu FS w 1996 roku i utworzono fundusz na restrukturyzację operacyjną FS, wykorzystywany począwszy od 1998 r.



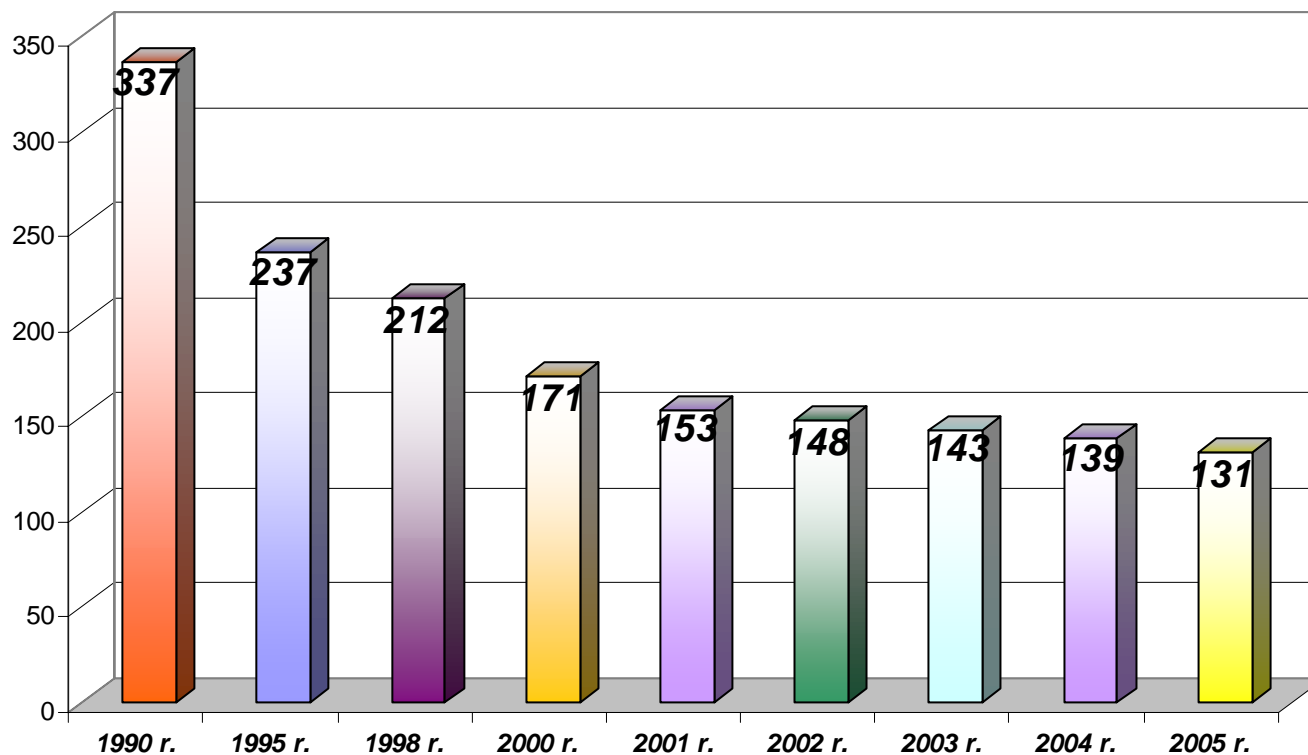
# Geneza zadłużenia PKP S.A.

- Ze środków z kredytów restrukturyzacyjnych i obligacji pokryto koszty restrukturyzacji zatrudnienia ok. 1,2 mld zł
- Dofinansowano Przewozy Regionalne:
  - 2002 - 300 mln zł kredyt – kapitał
  - 2003 - 300 mln zł obligacje – kapitał
  - 2004 - 150 mln zł PHS – kapitał
  - 2004 - 150 mln zł obligacje – pożyczka
  - 2005 - 150 mln zł obligacje – pożyczka

---

- **RAZEM:** 1 050 mln zł
- Przejęto zadłużenie od pp. PKP
- Kredyty - 3,1 mld zł
- Obligacje - 2,5 mld zł
- **STAN ZADŁUŻENIA** na koniec 2006 - 5 620 mln zł

# Restrukturyzacja zatrudnienia PKP



Koszt restrukturyzacji zatrudnienia poniesiony przez PKP - 1,2 mld zł

# Restrukturyzacja zadłużenia PKP



- **Przeniesienie kredytów inwestycyjnych przejętych od pp. PKP do FK**
  - kwota ok. 0,8 mld zł
- **Spłata ze środków własnych PKP S.A.**
  - kwota ok. 2,4 mld zł
- **Spłata części rat kredytów i obligacji ze środków FK**
  - kwota ok. 2,1 mld zł
- **Spłata części obligacji ze środków zwróconych przez PKP Przewozy Regionalne**
  - kwota ok. 0,3 mld zł



# Oddłużenie PKP



- Pora skończyć z oszukiwaniem się, że kolej sama spłaci swoje długi. Skarb państwa powinien przejąć ok. 6 mld zł zadłużenia długoterminowego PKP SA. Oddłużenie obejmowałoby spłatę kredytów inwestycyjno-restrukturyzacyjnych oraz spłatę obligacji. Im wcześniej kolej zostanie oddłużona, tym podatnicy zapłacą mniej z własnej kieszeni.

# Oddłużenie PKP



- Zgodnie z obowiązującymi harmonogramami w kolejnych latach PKP czekają gigantyczne spłaty kapitału i odsetek. Na lata 2005 - 2010 rząd Marka Belki planował operację przejęcia obsługi tego zadłużenia przez skarb państwa. Łączne jej koszty w odniesieniu do obligacji i kredytów wyniosą ponad 1,1 mld zł. W poprzednich latach Ministerstwo Finansów sygnalizowało, że powodzenie programu restrukturyzacji zależy od uzyskania zewnętrznego finansowania, a także sprzedaży nieruchomości i gruntów, którymi zarządza kolej, oraz akcji i udziałów spółek wydzielonych z PKP. Zakładano więc, że spłata zadłużenia nastąpi po części z wpływów z prywatyzacji PKP Cargo, InterCity czy PKP Energetyka. Prywatyzacja została jednak zatrzymana. Zgodnie z umowami, jakie PKP zawarły z bankami czy międzynarodowymi instytucjami finansowymi, niedotrzymanie terminu zapłaty pozwala im żądać natychmiastowej, przedterminowej i jednorazowej spłaty udzielonych kredytów i wykupu obligacji. Skorzystanie z takiej możliwości przez choćby jednego kredytodawcę lub obligatoriusza daje prawo innym do takiego samego działania. Jeśli więc PKP nie dotrzymają terminów spłat, skarb państwa będzie narażony na ryzyko nagłej zapłaty całości długów.

# Oddłużenie PKP



- W projekcie „Strategii...” założono przesunięcie spłaty kredytu pomostowego (130 mln euro) z 2007 do 2013 roku, założono zwiększenie obciążeń (odsetki) w związku z przesunięciem spłaty tego kredytu, sprzedaż akcji i udziałów w spółkach nie będących spółkami podstawowymi Grupy PKP. Jednak i to jest wiadome, od lat nawet sprzedaż akcji i udziałów spółek podstawowych nie wystarczy na obsługę i spłatę zadłużenia. Szacuje się, że już w 2009 roku na który przypada obowiązek wykupu obligacji o wartości 1 mld zł rząd będzie musiał zabezpieczyć odpowiednie kwoty budżetowe. Szacuje się, że ze sprzedaży mniejszościowych udziałów spółek podstawowych Cargo, Intercity, Energetyka, Telekomunikacja i Informatyka będzie można uzyskać ok. 2 mld zł.

# Wielkość przewozów towarowych oraz praca przewozowa wg przewoźników w latach 2004 - 2005

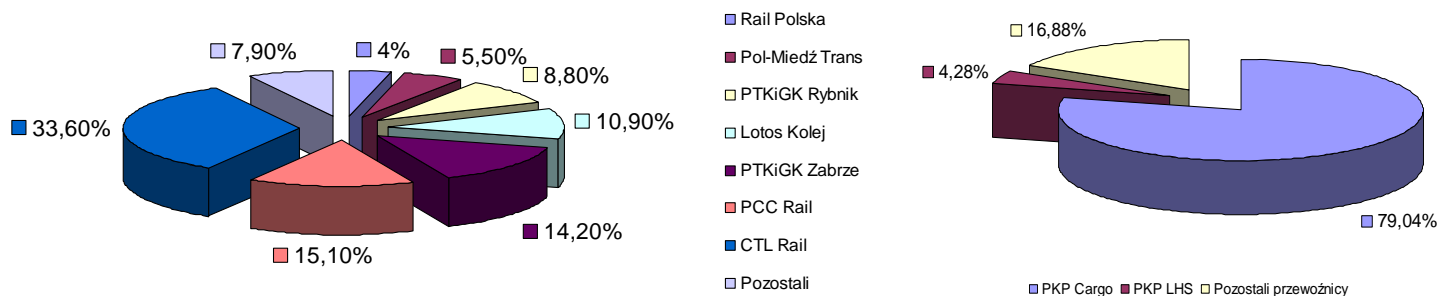


L.p.	Nazwa firmy	2005 rok praca przewozowa (tys. tkm)	2005 rok udział w rynku (%)	2004 rok praca przewozowa (tys. tkm)	2004 rok udział w rynku (%)
	<b>Ogółem</b>	<b>49 756 500</b>	<b>100</b>	<b>50 043 700</b>	<b>100</b>
	<i>w tym:</i>				
1.	PKP Cargo S.A.	41 968 300	84,2	45 350 000	86,94
2.	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	1 726 300	3,5	2 564 400	4,92
3.	CTL Logistics S.A.	1 845 600	3,7	1 011 900	1,94
4.	PCC Rail Szczakowa S.A.	1 021 100	2,0	823 700	1,60
5.	PTKiGK Sp. z o.o. w Zabrze	861 000	1,7	680 300	1,37
6.	PTKiGK S.A. w Rybniku	622 300	1,2	664 200	1,27
7.	Pol-Miedź-Trans Sp. z o.o.	425 100	0,9	297 100	0,72
8.	Lotos Kolej Sp. z o.o.	550 700	1,1	191 000	0,37
9.	PKN Orlen S.A.	220 500	0,4	128 100	0,24
10.	Kopalnia Piasku "Kotlarnia" S.A.	101 000	0,2	110 700	0,21
11.	Rail Polska Sp. z o.o.	242 200	0,5	108 200	0,20
12.	KP "Kuznica Warzężyńska" S.A.	60 600	0,1	58 900	0,12
13.	NZTK Sp. z o.o.	59 100	0,1	39 500	0,07
14.	Coaltran Sp. z o.o.	23 100	0,04	7 600	0,01
15.	Orlen KolTrans Sp. z o.o.	19 900	0,03	5 900	0,01

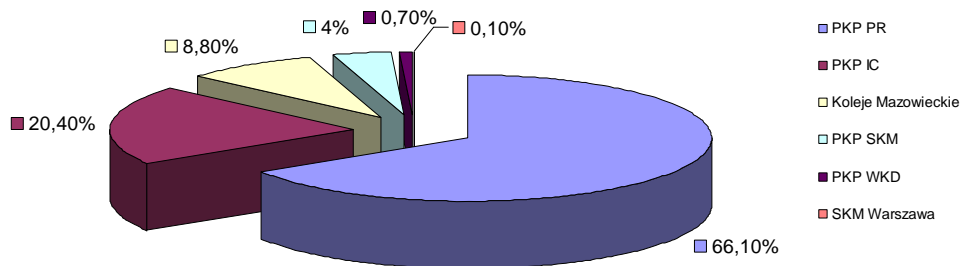
# Udział w rynku przewozów towarowych i pasażerskich w II półroczu 2006 r. (% tkm)



## Przewozy towarowe



## Przewozy pasażerskie



# Wyniki działalności przewoźników towarowych

## - półroczne



	2006 - I i II kw.					2005 - I i II kw.					2006/2005	
	tys. t	mln tkm	śr. odl.	% t	% tkm	tys. t	mln tkm	śr. odl.	% t	% tkm	t	tkm
PKP Cargo	69 285	19 649	283,6	51,7%	79,0%	68 800	19 915	289,5	53,3%	85,5%	100,7%	98,7%
CTL Rail	6 141	1 392	226,7	4,6%	5,6%	4 170	695,0	166,7	3,2%	3,0%	147,3%	200,4%
PKP LHS	3 115	1 064	341,8	2,3%	4,3%	2 889	988,4	342,1	2,2%	4,2%	107,8%	107,7%
PCC Rail	5 257	628,1	119,5	3,9%	2,5%	4 544	428,5	94,3	3,5%	1,8%	115,7%	146,6%
PTKiGK Zabrze	16 953	587,8	34,7	12,7%	2,4%	16 185	372,9	23,0	12,5%	1,6%	104,7%	157,6%
Lotos Kolej	1 096	450,6	410,8	0,8%	1,8%	511,0	163,3	319,5	0,4%	0,7%	214,7%	276,0%
PTKiGK Rybnik	24 247	366,6	15,1	18,1%	1,5%	25 611	267,3	10,4	19,8%	1,1%	94,7%	137,2%
Pol-Mieź-Trans	1 849	228,7	123,6	1,4%	0,9%	1 596,2	138,8	86,9	1,2%	0,6%	115,9%	164,8%
Rail Polska	697,0	166,1	238,3	0,5%	0,7%	360,2	69,3	192,3	0,3%	0,3%	193,5%	239,8%
PKN Orlen	748,2	123,3	164,8	0,6%	0,5%	463,1	103,5	223,5	0,4%	0,4%	161,6%	119,1%
KP "Kotłarnia"	1 584	53,8	34,0	1,2%	0,2%	1 526	37,2	24,4	1,2%	0,2%	103,8%	144,6%
Transoda	627,8	45,3	72,2	0,5%	0,2%	510,4	29,4	57,6	0,4%	0,1%	123,0%	154,0%
KP "Kuznica Wąreżyńska"	726,1	34,7	47,8	0,5%	0,1%	632,6	24,9	39,3	0,5%	0,1%	114,8%	139,4%
NZTK	1 249	33,8	27,1	0,9%	0,1%	1 024	27,1	26,4	0,8%	0,1%	122,0%	124,8%
Zakłady Inż Kol	107,6	21,6	200,3	0,1%	0,1%	80,2	10,7	134,0	0,1%	0,0%	134,3%	200,7%
Orlen KolTrans	74,9	12,8	170,9	0,1%	0,1%	71,5	8,2	113,9	0,1%	0,0%	104,7%	157,0%
PUK Kolprem Sp. z o.o.	84,2	0,4	5,0	0,1%	0,0%	40,2	0,2	5,0	0,0%	0,0%	209,6%	209,6%
PKW Jaworzno	51,3	0,3	5,7	0,0%	0,0%	98,0	0,6	5,7	0,1%	0,0%	52,4%	52,4%
<b>SUMA</b>	133 897	24 860		100,0%	100,0%	129 113	23 280		100,0%	100,0%	103,7%	106,8%

# Wyniki działalności przewoźników pasażerskich

- półroczne



	2006 – I i II kw.					2005 – I i II kw.					2006/2005	
	<i>tys. pas</i>	<i>mln pkm</i>	<i>śr. odl.</i>	<i>% pas</i>	<i>% pkm</i>	<i>tys pas</i>	<i>mln pkm</i>	<i>śr. odl.</i>	<i>% pas</i>	<i>% pkm</i>	<i>pas</i>	<i>pkm</i>
<b>PKP PR</b>	81 690	5 767	70,6	61,4	66,0	82 041	5 685	69,3	64,3	68,4	99,6	101,4
<b>PKP IC</b>	5 081,4	1 705	335,6	3,8	19,5	4 513	1 551	343,7	3,5	18,7	112,6	110,0
<b>Koleje Mazowieckie</b>	23 007	825,2	35,8	17,3	9,5	19 265	683,9	35,5	15,1	8,2	119,4	120,7
<b>PKP SKM</b>	19 491	365,1	18,7	14,6	4,2	18 594	335,4	18,0	14,6	4,0	104,8	108,9
<b>PKP WKD</b>	3 326,0	64,0	19,2	2,5	0,7	3 204	59,2	18,5	2,5	0,7	103,8	108,2
<b>SKM Warszawa</b>	520,6	5,2	10	0,4	0,1							
<b>SUMA</b>	<b>133 116,5</b>	<b>8 732</b>		<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>127 618</b>	<b>8 314</b>		<b>100%</b>	<b>100 %</b>	<b>104,3</b>	<b>105,0</b>

# Problemy taborowe



- **Podstawowe lokomotywy elektryczne dla obsługi ruchu pasażerskiego:**
  - EP09      średni wiek      - 11,2 lat
  - EU07      średni wiek      - 26,1 lat
- **Elektryczne Zespoły Trakcyjne – ponad 25 lat**
- **Udział procentowy i średni wiek wagonów wg ich rodzajów**

□ Kryte	- 12,6 %	- 27,7 lat
□ Węglarki	- 68,3 %	- 22,1 lat
□ Platformy	- 14,9 %	- 24,3 lat
□ Wagony z odchylnymi dachami	- 0,80 %	- b.d.
□ Wagony specjalne	- 3,20 %	- b.d.
- **Procentowy udział wagonów w wieku do 5 lat wynosi 2,7 %, w wieku 10 lat - 42,2 %.**
- **Szacuje się że potrzeby taborowe kolei państwowej w najbliższych latach wyniesie 10 mld zł. Unia Europejska wesprze nas kwotą 1,6 mld zł.**



# Rekomendacje



- Musi zmienić się stosunek władz państwowych do kolei.
- Kolej to biznes i trwały element systemu transportowego kraju.
- Kolej ma znaczny wpływ szczególnie na efektywność przemysłu wydobywczego i energetyki.
- Bez kolei nie ograniczymy negatywnych konsekwencji rozwoju motoryzacji.

# Czego oczekujemy od władzy publicznej



- Przygotowania i zatwierdzenia przez parlament wieloletniej polityki wobec sektora, konsekwentnie realizowanej przez kolejne rządy i ministrów ds. Transportu

# Czego oczekujemy od władzy publicznej



- Dokończenia restrukturyzacji PKP a zwłaszcza:
  - oddłużenia PKP,
  - usamorządowienia przewozów regionalnych,
  - osiągnięcia zdolności spółek PKP do działania na konkurencyjnym rynku,
  - stworzenie warunków do stabilnej współpracy PKP z sektorem prywatnym rynku.

# Czego oczekujemy od władzy publicznej



- Usprawnienie procesów inwestycyjnych i wzmocnienie PLK w zakresie pozyskania środków unijnych
- Prowadzenie stabilnej i przewidywalnej polityki w zakresie obniżania stawek dostępu do infrastruktury

# Czego oczekujemy od władzy publicznej



- Dokonanie zmian organizacyjnych w obszarze rynku kolejowego:
  - wyłączenie PLK z Grupy PKP,
  - wzmocnienie UTK jako sprawnego regulatora.

# Czego oczekujemy od władzy publicznej



- Wywieranie nacisku na Komisję Europejską w zakresie liberalizacji rynków kolejowych i ułatwienie dostępu dla polskich przewoźników

Forum Kolejowe  
Railway Business Forum (RBF)



**Dziękuję  
za uwagę**

*Warszawa, wrzesień 2006 r.*



Forum Kolejowe  
Railway Business Forum (RBF)



**Dziękuję  
za uwagę**

*Warszawa, wrzesień 2006 r.*

[www.rbf.net.pl](http://www.rbf.net.pl)

[rbf@rbf.net.pl](mailto:rbf@rbf.net.pl)