



Warszawa, dnia 24 stycznia 2011 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TK-2-0702-1/2/2011

Pan
Jan Wyrowiński
Przewodniczący
Komisji Gospodarki Narodowej

Gzauony Pami Senatorsze,

w nawiązaniu do pisma z dnia 14 stycznia br., Nr BPS/KGN-034/289/11, przedkładam informację o sytuacji na kolei.

Część A - Sytuacja na kolei w związku z wdrażaniem rozkładu jazdy pociągów na rok 2010/2011.

Rozkład jazdy dla wszystkich wniosków złożonych do RRJ 2010/11 został opracowany i przekazany zainteresowanym przewoźnikom w formie powiadomienia o przyznanych trasach pociągów w dniu 10 listopada 2010 r. - zarówno projekt rozkładu jazdy, jak i sam rozkład jazdy zostały przekazane przewoźnikom kolejowym w przewidzianym prawnie terminie.

W dniu 3 grudnia 2010 r. zakończono prace związane z prowadzonym przed Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego postępowaniem w sprawie nie wywiązania się z obowiązku wzajemnego uzgodnienia przez organizatorów i przewoźników kolejowych wykonujących przewozy osób, skoordynowania pociągów. Wszystkie trasy na RRJ 2010/11 zostały skoordynowane i uzgodnione wzajemnie przez PKP Intercity S.A. i Przewozy Regionalne sp. z o.o. oraz zostały ujęte w zeszytach WRJ i przekazane przewoźnikom.

Mając na uwadze termin ogłaszania rozkładów jazdy określony zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. w *sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości* (Dz. U. Nr 12, poz. 79), w dniu 3 grudnia 2010 r. zakończono przyjmowanie wniosków na pociągi pasażerskie w ramach IRJ/RRJ z terminem kursowania od dnia 12 grudnia 2010 r. W okresie od dnia 10 listopada 2010 r., tj. po przekazaniu powiadomienia o przyznanych trasach pociągów, przewoźnicy wnioskowali o dokonanie zmian i zarządzenie nowych pociągów w ramach IRJ/RRJ w wielkości:

- PKP Intercity S.A. - 63 zmiany,

- Przewozy Regionalne sp. z o.o. - 104 zmiany,
- Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. - 171 zmian.

W dalszym ciągu przewoźnicy dokonywali rezygnacji z przyznaných tras pociągów (Przewozy Regionalne sp. z o.o. - 460 rezygnacji, PKP Intercity S.A. - 34 rezygnacje, Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. - 204 rezygnacje) oraz wprowadzali nowe wnioski IRJ/RRJ z terminem obowiązywania od dnia 19 grudnia 2010 r.

Proces wdrażania nowego rozkładu jazdy był zakłócony również ze względu na panujące w tym czasie niekorzystne warunki atmosferyczne. Intensywne opady śniegu połączone z niskimi temperaturami powodowały powstawanie szeregu usterek w taborze kolejowym, rozjazdach, jak również były przyczyną pęknięcia szyn, co w efekcie miało przełożenie na punktualność pociągów, a także, w związku z działaniami podejmowanymi, w celu utrzymania procesu eksploatacyjno-przewozowego, powodowało powstawanie wysokich kosztów.

Liczne ograniczenia w ruchu pociągów związane z trwającymi pracami modernizacyjnymi powodowały lawinowe przenoszenie się opóźnień jednego pociągu na całą sieć kolejową. Inną istotną przyczyną opóźnień było niedostosowanie składów pociągów do założonego rozkładu jazdy: pociągi jeździły z niższą od założonej prędkością bądź doznawały opóźnień w skutek długich postojów na stacjach, gdzie podróżni mieli problemy z zajmowaniem miejsc w skutek panującego w pociągach tłoku. Przykładowo, spółka PKP Intercity S.A. miała zbyt rozbudowany rozkład jazdy pociągów w stosunku do stanu ilościowego sprawnego taboru. Wg stanu na dzień 12 grudnia 2010 r. spółce PKP Intercity S.A. brakowało 23 lokomotyw przystosowanych do prędkości 160 km/h oraz 230 wagonów klasy drugiej do prawidłowego zaspokojenia potrzeb przewozowych.

Spółka PKP Intercity S.A. podjęła doraźne działania dla zapewnienia maksymalnej ilości sprawnego taboru. W tym celu w spółce PKP Intercity S.A.:

- uruchomiono pracę punktów naprawczych przez całą dobę. Podjęto także prace w godzinach nadliczbowych,
- podjęto działania w celu odzyskania wagonów i lokomotyw z zakładów naprawczych.
- zakupiono dodatkowe nagrzewnice, które służyły do suszenia układów elektronicznych oraz maszyn elektrycznych w przypadku taboru trakcyjnego,
- dla zapewnienia sprawności taboru trakcyjnego i wagonowego oraz uniknięcia zjawisk związanych z jego wychładzaniem się wdrożono system utrzymywania lokomotyw i składów w czasie postoju pod zasilaniem sieciowym lub stacjonarnym; polecono maksymalne skrócenie czasu pozostawiania taboru bez nadzoru i w szczególności bez zasilania w energię elektryczną,
- ogłoszono przetarg na naprawę rewizyjną wagonów,
- do realizacji przewozów pozyskano dodatkową lokomotywę,
- na stacjach węzłowych w okresie dużych przewozów i ujemnego oddziaływania na tabor trakcyjny i wagonowy uruchomiono stałe rezerwy lokomotywowe dla sprawnego podejmowania pociągów w przypadkach awarii i defektów,

- wprowadzono dyżury elektromonterów na dużych stacjach węzłowych dla naprawiania wagonów uszkodzonych w trakcie jazdy.

Ministerstwo Infrastruktury podjęło działania koordynacyjne mające na celu wyeliminowanie w jak największym zakresie niedogodności, na jakie napotykali podróżujący transportem kolejowym w grudniu 2010 r. W szczególności działania te dotyczyły:

- zobowiązania PKP Intercity S.A. do podjęcia działań mających na celu dostosowanie oferty połączeń do możliwości jej obsługi z punktu widzenia możliwości taborowych: uzgodniono odwołanie ok. 30 pociągów pospiesznych, głównie na trasach gdzie pociągi kursowały co godzinę, tak aby odzyskać wagony do obsługi relacji, w których popyt ze strony pasażerów jest znacząco większy niż podaż miejsc siedzących,
- zobowiązania PKP Intercity S.A. do podjęcia działań mających na celu dostosowanie prędkości pociągów do możliwości jej uzyskania z punktu widzenia możliwości taborowych: uzgodniono obniżenie prędkości wybranych pociągów pośpiesznych ze 160 km/h do 140 km/h lub 120 km/h,
- zobowiązania PKP PLK S.A. do urealnienia czasów jazdy pociągów w związku z trwającymi modernizacjami oraz wprowadzonymi korektami prędkości,
- zobowiązania PKP PLK S.A. do ścisłej współpracy z przewoźnikami przy opracowywaniu rozkładu jazdy, tak aby jego projekt został odpowiednio wcześniej przygotowany i mógł zostać terminowo podany do publicznej wiadomości.

Powyższe działania dotyczą zmian, które zostaną wprowadzone do rozkładu jazdy pociągów z dniem 1 marca 2011 r.

W zakresie inwestycji taborowych, w 2011 r. spółka PKP Intercity S.A. planuje:

- naprawę wraz z modernizacją 31 lokomotyw elektrycznych o prędkości 160 km/h,
- naprawę 4 lokomotyw elektrycznych o prędkości 140 km/h,
- naprawę wraz z modernizacją 34 lokomotyw elektrycznych o prędkości 120 km/h,
- naprawę 11 lokomotyw elektrycznych o prędkości 120 km/h,
- naprawę 5 manewrowych lokomotyw spalinowych,
- zakup 8 nowych wagonów,
- naprawę wraz z modernizacją 45 wagonów,
- naprawę ok. 930 wagonów.

Naprawy lokomotyw wymagać będą nakładów finansowych w wysokości ok. 67 mln zł, natomiast naprawy wagonów ok. 250 mln zł. Jednocześnie PKP Intercity S.A. zaproponowała wydłużenie cykli naprawczych wagonów. W celu obniżenia kosztów eksploatacji taboru i utrzymania w sprawności większej liczby wagonów, w kooperacji z Politechniką Krakowską, spółka PKP Intercity S.A. przygotowała dokumentację wymaganą dla uzyskania pozytywnej decyzji i złożyła ją do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego celem zatwierdzenia.

W związku z zaistniałą w grudniu 2010 r. sytuacją w zakresie nieprawidłowości w przekazywaniu pasażerom informacji o rozkładzie jazdy pociągów, Ministerstwo Infrastruktury podjęło działania na rzecz wyjaśnienia przyczyn zaistniałego stanu. Dokonana analiza wykazała następujące główne przyczyny niewłaściwego informowania pasażerów:

- wprowadzenie przez przewoźników kolejowych wielu istotnych zmian do oferty zaplanowanych połączeń, która obowiązuje od dnia 12 grudnia 2010 r., tuż przed wdrożeniem nowego rozkładu jazdy pociągów,
- niestosowanie się przewoźników do przepisów regulujących kwestie informowania podróżnych na dworcach kolejowych i przystankach komunikacyjnych.

Stwierdzono również brak podstaw prawnych do nałożenia kar na podmioty odpowiedzialne za nieterminowe podawanie do publicznej wiadomości rozkładów jazdy pociągów, które zdyscyplinowałyby działania tych podmiotów.

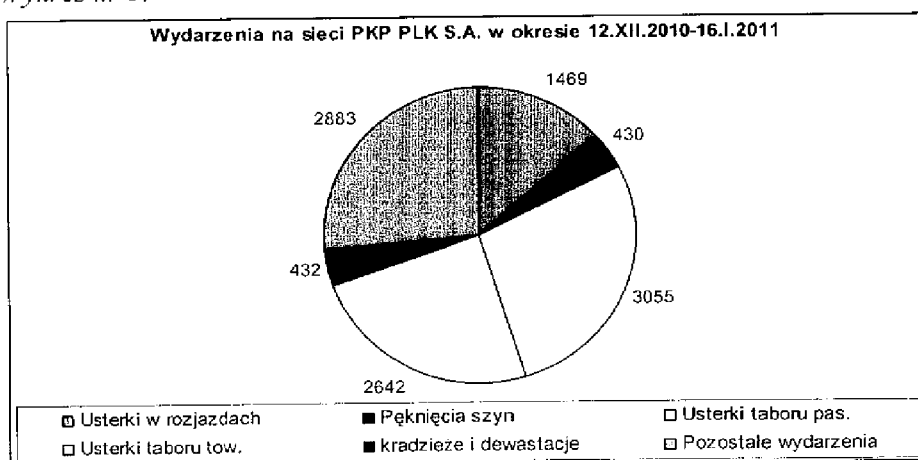
W związku ze zidentyfikowaniem głównych problemów, Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), który ma uzupełnić obowiązujące przepisy w taki sposób, aby znacząco poprawić dostępność informacji dla podróżnych. Zmiany te mają obejmować m.in.:

- wzmocnienie kompetencji regulatora rynku kolejowego m.in. w zakresie egzekwowania praw pasażerów,
- ograniczenie możliwości wprowadzania przez przewoźników kolejowych zmian do projektu rozkładu jazdy pociągów na miesiąc przed dniem jego wejścia w życie – w celu umożliwienia przygotowania rzetelnej informacji dla podróżnych,
- wprowadzenie odpowiedzialności za publikowanie informacji na dworcach kolejowych i przystankach komunikacyjnych przez podmioty nimi zarządzające,
- wprowadzenie kar z tytułu nieterminowego publikowania rozkładów jazdy pociągów dla podmiotów odpowiedzialnych za informowanie pasażerów.

Opis sytuacji eksploatacyjnej na sieci PKP PLK S.A. w okresie od dnia 12 grudnia 2010 r. do dnia 16 stycznia 2011 r.

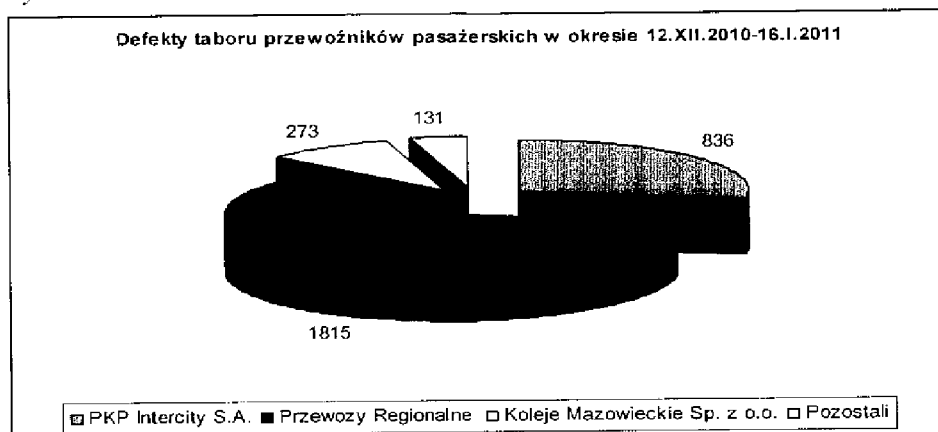
W ogólnym ujęciu w okresie od dnia 12 grudnia 2010 r. do dnia 16 stycznia 2011 r. na sieci PKP PLK S.A. doszło do 10 911 wydarzeń mających negatywny wpływ na proces eksploatacyjny (wykres nr 1).

Wykres nr 1.



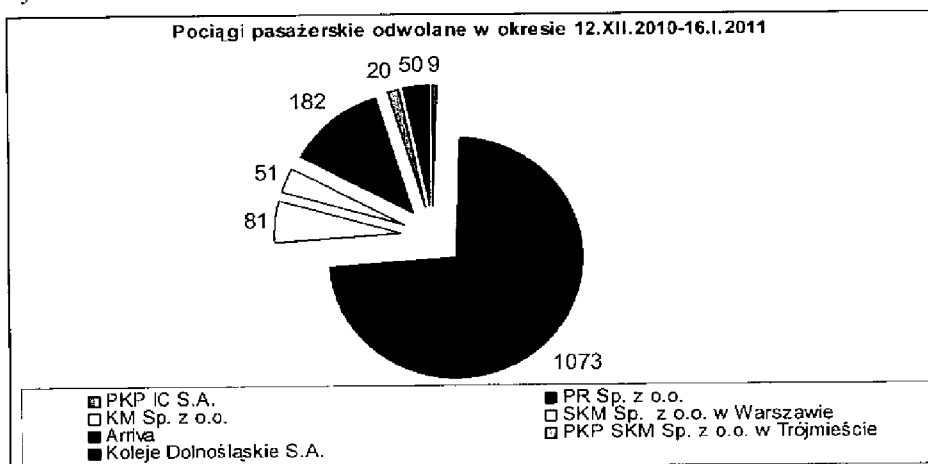
Największy odsetek w zaistniałych wydarzeniach zajmowały usterki taboru w pociągach pasażerskich, których w sumie było 3 055 (wykres nr 2).

Wykres nr 2.

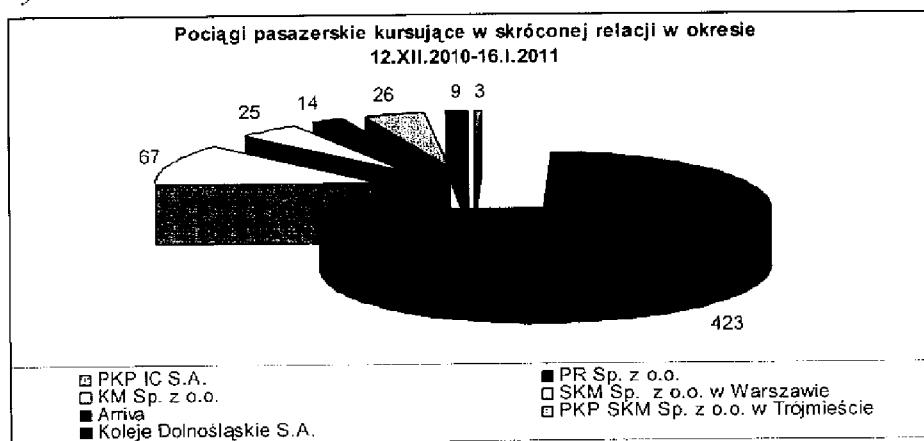


W omawianym okresie odwołano 1 466 pociągów pasażerskich, natomiast 567 kursowało w skróconej relacji. Szczegółowe dane odnośnie informacji o odwołanych pociągach oraz kursujących w skróconej relacji przedstawiają wykresy 3 i 4.

Wykres nr 3.



Wykres nr 4.



W okresie od dnia 12 grudnia 2010 r. do dnia 16 stycznia 2011 r., w PKP PLK S.A. zaangażowany do usuwania skutków sytuacji zimowej sprzęt odśnieżny pracował w sumie 1 772 godziny, w czasie których odśnieżono 14 003 km linii oraz 804 rozjazdy. Dla potrzeb przecierania szlaków zamawiane były od przewoźników lokomotywy, które wykorzystywano na 8 426 km linii.

Najbardziej dotkliwe warunki pogodowe mające negatywny wpływ na proces eksploatacyjny w okresie wdrożenia nowego rozkładu jazdy miały miejsce w dniach 12 - 31 grudnia 2010 r. W tym czasie doszło do 7 147 wydarzeń (średnio 357 w dobie) na sieci PKP PLK S.A. wśród, których można wymienić:

- defekty taboru przewoźników - 3579 (średnio 178 w dobie),
- usterki w rozjazdach - 1254 (średnio 62 w dobie),
- pęknięcia szyn - 250 (średnio 12 w dobie),
- kradzieże i dewastacje - 235 (średnio 11 w dobie),
- pozostałe - 1829 (średnio 91 w dobie).

W omawianym okresie odwołano 1138 (średnio 56 w dobie) pociągów pasażerskich, a w skróconej relacji kursowało 397 pociągów (średnio 20 w dobie).

Po okresie noworocznym sytuacja na sieci PKP PLK S.A. zaczęła się stopniowo normalizować. Ustępujące niekorzystne warunki atmosferyczne spowodowały poprawę w realizacji procesu eksploatacyjnego.

W dniach 1 - 16 stycznia 2011 r. doszło do 3 764 (średnio 235 w dobie) wydarzeń mających negatywny wpływ na proces eksploatacyjny tj.:

- defekty taboru przewoźników - 2118 (średnio 132 w dobie),
- usterki w rozjazdach - 215 (średnio 15 w dobie),
- pęknięcia szyn - 180 (średnio 10 w dobie),
- kradzieże i dewastacje - 197 (średnio 12 w dobie),
- pozostałe - 1054 (średnio 65 w dobie).

Odwołano 328 (średnio 20 w dobie) pociągów pasażerskich, natomiast 170 (średnio 10 w dobie) kursowało w skróconej relacji. Sprzęt do odśnieżania pracował 432 godziny (średnio 27 w dobie), w czasie których odśnieżono 3 513 km torów (średnio 220 w dobie) oraz 102 rozjazdy). Dla potrzeb utrzymania przejezdności linii zamawiano lokomotywy, które pracowały łącznie na 1 996 km torów (średnio 124 km w dobie).

Charakterystyka sytuacji przewozowej w okresie od dnia 1 grudnia 2010 r. do dnia 16 stycznia 2011 r.

W okresie przed wdrożeniem nowego rozkładu jazdy, tj. w dniach 1 - 11 grudnia 2010 r. na sieci PKP PLK S.A. kursowało 42 539 pociągów pasażerskich, opóźnieniu uległo z uruchomienia 14 154 pociągi na łączną sumę 211 775 minut, co stanowi 66,73% punktualności. Natomiast opóźnionych pociągów na przybyciu było 13 912 na łączną sumę 441 662 minut, co stanowi 67,30% punktualności.

Po wdrożeniu nowego rozkładu jazdy w okresie 12 - 31 grudnia 2010 r. na sieci kolejowej uruchomiono 65 697 pociągów pasażerskich. Na uruchomieniu opóźnionych było 13 498

pociągów na łączną sumę 241 542 minut, co stanowi 79,45% punktualności. Na przybyciu opóźnionych zostało 19 661 pociągów na łączną sumę 516 902 minut, co stanowi 70,07% punktualności.

W okresie od 1-16 stycznia 2011 roku kursowało na sieci PKP PLK S.A. 51 848 pociągów pasażerskich, z których na uruchomieniu opóźnionych było 5 706 pociągów na łączną sumę 76 607 minut, co stanowiło 88,99% punktualności. Natomiast na przybyciu opóźnionych było 7 890 pociągów na łączną sumę 163 596 minut, co stanowi 84,78% punktualności.

Szczegółowe dane odnośnie kursowania pociągów z podziałem na przewoźników w omawianych okresach zawiera tabela nr 1 (w załączeniu).

Część B - informacje dotyczące:

- 1) sytuacji spółek Grupy PKP,**
- 2) relacji spółek Grupy PKP ze spółką Przewozy Regionalne sp. z o.o.,**
- 3) kolejowych inwestycji infrastrukturalnych.**

Ad. pkt. 1. Sytuacja spółek Grupy PKP.

Wstępne wyniki spółek Grupy PKP objętych skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym za 2010 r. odzwierciedlają działania związane z realizacją ich zadań i uwzględniają aktualną kondycję finansową.

W 2010 r. w większości spółek Grupy PKP został utrzymany trend wyższego wzrostu przychodów niż kosztów, co pozwoliło na uzyskanie wyników na sprzedaży lepszych niż w roku poprzednim. Poprawę wyniku na sprzedaży odnotowało sześć spółek, z czego największą spółki: PKP Cargo S.A. (o 132,9%), PKP Informatyka sp. z o.o. (o 103,1%) oraz TK Telekom sp. z o.o. (o 101,0%).

Obecne dane wskazują, że w 2010 r. stratę netto poniosły trzy spółki Grupy PKP (PKP PLK S.A., PKP Intercity S.A. i PKP Informatyka sp. z o.o.).

Na stratę spółki PKP PLK S.A. na koniec 2010 r. w wysokości ok. 568,5 mln zł wpłynęły nieplanowane koszty związane z usuwaniem skutków powodzi (74 mln zł) oraz koszty wyższej niż planowano rezerwy na należności od spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. (320 mln zł). Największym problemem w 2010 r. było utrzymanie płynności finansowej spółki, które wynikało z nieterminowego regulowania należności przez kluczowych przewoźników, tj. PKP Intercity S.A. oraz Przewozy Regionalne sp. z o.o.

PKP PLK S.A. prowadzi działalność operacyjną w oparciu o przychody pozyskane przede wszystkim z opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej przewoźnikom oraz z tzw. dotacji utrzymaniowej, udzielanej na podstawie art. 38a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym*. Wszelkie zmiany w zakresie przekazywania wymienionych wyżej środków na rzecz spółki PKP PLK SA, w sposób naturalny odbijają się na jej stabilności finansowej. Podkreślić należy konieczność wykonywania wszystkich obowiązków wynikających z zawartych przez przewoźników umów o korzystanie z tras pociągów – a więc z jednej strony udostępnienie infrastruktury dla wykonania przewozu, a jednocześnie z drugiej strony terminowe regulowanie należności.

W celu utrzymania płynności finansowej i zwiększenia ściągalności przeterminowanych wierzytelności Spółka zawierała porozumienia z kontrahentami, którzy zalegali z terminowym regulowaniem należności oraz wykazywali inicjatywę uregulowania zadłużenia z 2009 r. Na mocy zawartych porozumień zostały rozłożone na raty zaległe zobowiązania spółek: PKP Cargo S.A., PKP Intercity S.A., CTL Logistic sp. z o.o., CTL Expres sp. z o.o. i Kolej Bałtycka S.A.

Pomimo podejmowanych przez PKP PLK S.A. działań spółka nie porozumiała się z Przewozami Regionalnymi sp. z o.o. w kwestii spłaty zaległych zobowiązań z lat 2009 - 2010. Celem pokrycia deficytu finansowego związanego z nieuregulowaniem należności przez Przewozy Regionalne sp. z o.o., PKP PLK S.A. ubiega się o przyznanie kredytu w wysokości 175 mln zł. Pozyskane środki zostaną przeznaczone na inwestycje odtworzeniowe po ubiegłorocznej powodzi oraz na regulowanie bieżących zobowiązań. Oszacowane straty zniszczeń wyniosły około 256,6 mln zł.

Według wstępnych wyników w 2010 r., w porównaniu z 2009 r. przewoźnicy pasażerscy z Grupy PKP, tj. PKP Intercity S.A. i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., odnotowali spadek w zakresie przewiezionych pasażerów o 15,2 mln, tj. o 17,0% i zmniejszenie pracy przewozowej o 1.678,2 mln paskm, tj. o 15,3%. Natomiast przewoźnicy towarowi z Grupy PKP odnotowali, w porównaniu z 2009 r., wzrost przewiezionej masy ładunków o 17,8 mln ton, tj. 16,1% i pracy przewozowej o 4.330,7 mln tkm, tj. 14,5%.

W PKP Cargo S.A. wzrost przewozów dotyczył przede wszystkim ładunków masowych, tj. węgla kamiennego i brunatnego, koksu, brykietów, ropy i przetworów, rudy i pirytów, nawozów sztucznych oraz drewna. Natomiast w PKP LHS sp. z o.o. wyższe wyniki przewozowe związane były ze znaczącym wzrostem przewozów rudy żelaza oraz pozostałych ładunków w związku z podjęciem szeregu działań marketingowych.

W 2010 r., w Grupie PKP kontynuowane były procesy restrukturyzacji finansowej, majątkowej oraz prywatyzacji. W ramach restrukturyzacji finansowej, PKP S.A. kontynuowała obsługę kredytów i obligacji. Na chwilę obecną zadłużenie PKP S.A. z tytułu kredytów i wyemitowanych obligacji wynosi 4,4 mld zł, co oznacza, że w stosunku do 2009 r. zmniejszyło się ono o ok. 1,1 mld zł.

Realizując proces wyposażania spółek w składniki mienia, w 2010 r. PKP S.A. przekazała w formie aportów majątek o wartości rynkowej ok. 730 mln zł, z czego do spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. majątek wart 270 mln zł.

PKP S.A. prowadziła działania związane z prywatyzacją PKP Intercity S.A., PKP Cargo S.A., PKP Energetyka S.A., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury sp. z o.o., Polskie Koleje Linowe S.A. oraz spółek Bombardier Transportation (ZWUS) Polska sp. z o.o. i GTS Energis sp. z o.o.

W spółkach Grupy PKP realizowane były działania ukierunkowane głównie na poprawę funkcjonowania podmiotów.

W PKP Cargo S.A. kontynuowano działania restrukturyzacyjne, w ramach których od dnia 1 stycznia 2011 r. wdrożono nową strukturę organizacyjną spółki opartą na funkcjonowaniu 10 nowych jednostek organizacyjnych powstałych w wyniku konsolidacji 16 zakładów spółki.

Funkcjonowanie w większych strukturach, prowadzące do większej uniwersalizacji zakładów spółki pozwala efektywniej wykorzystać potencjał poszczególnych jednostek.

W PKP Intercity S.A. opracowany został kompleksowy program restrukturyzacji obejmujący wszystkie obszary działalności spółki. Zidentyfikowano szereg działań restrukturyzacyjnych, które koncentrują się na dwóch zasadniczych płaszczyznach:

- przychodowej – polegającej na racjonalizacji polityki cenowej, optymalizacji rozkładu jazdy, uporządkowaniu portfela produktów oraz efektywnym wykorzystaniu kanałów sprzedaży,
- kosztowej – skupiającej się na redukcji kosztów energii trakcyjnej i dostępu do linii kolejowych, optymalizacji wykorzystania taboru, redukcji zapleczy technicznych oraz restrukturyzacji zatrudnienia.

Celem tego programu jest znaczące zmniejszenie straty finansowej w 2011 r., a w dłuższej perspektywie uzyskanie trwałej rentowności spółki. Istotnym elementem programu restrukturyzacji spółki jest poprawa efektywności organizacyjnej i zmniejszenie nadmiernego zatrudnienia. Liczba pracowników zatrudnionych w dniu 1 kwietnia 2010 r. wynosiła 9095 osób. Wdrożenie procesu restrukturyzacji z wykorzystaniem Programu Dobrowolnych Odejsć doprowadziło do spadku zatrudnienia do 8270 osób na koniec 2010 r., co oznacza prawie 10% redukcję zatrudnienia. Wymierne efekty restrukturyzacji zatrudnienia będą widoczne w wynikach spółki w 2011 r.

W PKP PLK S.A. obecnie realizowany jest w ramach umowy z firmą doradcą projekt restrukturyzacji PKP PLK S.A. dotyczący opracowania pięcioletniej prognozy biznesowej dla spółki. W ramach ww. projektu dokonano prognozy biznesowej w obszarach: usprawnień kosztowych, optymalizacji sieci, optymalizacji przychodów oraz usprawnień organizacyjnych.

W dalszej kolejności PKP PLK S.A. przy współudziale doradcy będzie prowadziła prace w II etapie projektu w celu stworzenia konkretnych inicjatyw, zadań, przygotowaniu wdrożenia w ramach planu restrukturyzacji oraz opracowania wytycznych do umowy z Ministerstwem Infrastruktury.

Zakończenie prac przygotowawczych do wdrażania programu restrukturyzacji oraz ustalenie sposobu monitorowania umowy PKP PLK S.A. z Ministerstwem Infrastruktury przewidziane jest na koniec lutego 2011 r.

Ad. pkt 2. Relacje spółek Grupy PKP ze spółką Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Spółka Przewozy Regionalne sp. z o.o. od dnia 22 grudnia 2008 r. znajduje się w wyłącznej gestii samorządów województw, które jako udziałowcy, mają decydujący wpływ na jej funkcjonowanie. Stan należności spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. wobec spółek Grupy PKP na dzień 31 grudnia 2010 r. wynosił łącznie ok. 636,9 mln zł, natomiast stan zobowiązań wymagalnych na dzień 14 stycznia br. wynosił około 438,8 mln zł.

Stan należności spółek Grupy PKP od spółki Przewozy Regionalne (w tys. zł) prezentuje poniższa tabela:

Spółka	Stan należności na dzień 31.12.2010r.	Stan należności wymagalnych na dzień 14.01.2010r.
PKP S.A.	98 230,0	48 157,0
PKP CARGO S.A.	249,5	248,7
PKP LHS Sp. z o.o.	0,0	0,0
PKP Intercity S.A.	13 015,1	12 860,3
PKP SKM Sp. z o.o.	889,3	656,5
PKP PLK S.A.	435 070,4	405 883,4
PKP Energetyka S.A.	83 664,8	11 538,3
PKP Informatyka Sp. z o.o.	1 568,8	1 202,0
TK Telekom Sp. z o.o.	4 263,1	3 266,2

W celu windykacji należności od Przewozów Regionalnych sp. z o.o. niektóre spółki Grupy PKP zawarły ze spółką porozumienia w kwestii spłaty zobowiązań, a niektóre wprowadziły również mechanizmy uniemożliwiające narastanie zadłużenia, np. systemy przedpłat.

Największe zobowiązania spółka Przewozy Regionalne sp. z o.o. posiada wobec PKP PLK S.A. Ww. spółki podejmują działania w celu rozwiązania problemu istniejącego zadłużenia. Od października 2010 r. trwają intensywne negocjacje dotyczące spłaty przeterminowanych należności wobec PKP PLK S.A., w ramach których zarządca infrastruktury zaproponował podpisanie porozumienia, zgodnie z którym regulowanie przeterminowanych należności miałyby nastąpić w roku bieżącym, w 12 ratach, przy terminowym regulowaniu zobowiązań bieżących i umownych odsetkach w wysokości 8%. Warunki przedmiotowego porozumienia są analogiczne do warunków proponowanych pozostałym dłużnikom PKP PLK S.A. Spółka Przewozy Regionalne sp. z o.o. nie wyraziła woli podpisania ww. porozumienia i przedstawiła swój projekt.

Od 21 grudnia 2010 r. przy udziale Prezesa UTK występującego w roli mediatora prowadzone są rozmowy pomiędzy spółkami. Zarząd PKP PLK S.A. obecnie negocjuje warunki umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągów na rozkład jazdy 2010/2011, która dotychczas nie została podpisana. Podpisanie umowy jest warunkiem zawarcia ewentualnego porozumienia dotyczącego spłaty zaległych zobowiązań.

Ad. pkt 3. Kolejowe inwestycje infrastrukturalne.

Stan przygotowań Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych 2010-2013.

Na początku stycznia 2011 r. Kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury przyjęło warunkowo Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych 2010-2013, z zaleceniem aktualizacji danych za 2010 r. Po zakończeniu aktualizacji, dokument zostanie skierowany do konsultacji społecznych, a następnie do akceptacji przez Radę Ministrów. Planuje się, że nastąpi to w I kwartale 2011 r.

Program ten obejmuje 113 projektów, na co w latach 2010–2013 należy przeznaczyć 25,65 mld zł, z czego 12,5 mld zł ze środków Unii Europejskiej, 8,62 mld zł z publicznych

środków krajowych oraz 4,58 mld zł ze środków własnych PKP PLK S.A. Zakłada się, że w tym okresie, roboty budowlane zrealizowane zostaną na 2 627 km linii kolejowych. Zakłada się uzyskanie następujących głównych efektów rzeczowych programu:

- dostosowanie 595 km torów do jazdy pociągów z prędkością 200 km/h,
- zwiększenie długości torów, na których $V_{\max} = 160$ km/h z 1 568 km do 2 657 km,
- zwiększenie długości torów o dopuszczalnym nacisku osi 221 kN z 18 487 km do 23 4904 km,
- budowa 294 bezkolizyjnych skrzyżowań dwupoziomowych oraz zabudowa systemów zabezpieczenia ruchu na 1 340 przejazdach kolejowo-drogowych,
- wyposażenie 800 km linii w urządzenia ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym),
- zakończenie prac przygotowawczych do budowy linii dużych prędkości.

Do ważniejszych przedsięwzięć objętych Wieloletnim Programem Inwestycji należą:

- modernizacja ciągu kolejowego E 65/C-E 65 z Warszawy do Trójmiasta,
- modernizacja ciągów kolejowych E30/C-E 30 oraz E 20/C-E 20,
- modernizacja CMK pomiędzy Warszawą a Katowicami i Krakowem do 200 km/h,
- pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i GSM-R w korytarzu E 30,
- zakończenie budowy łącznicy do lotniska Okęcie w Warszawie,
- realizacja projektów istotnych dla poszczególnych województw,
- udrożnienie ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska,
- przebudowa węzła warszawskiego, w tym połączenia ze Stadionem Narodowym.

Stan przygotowania Kontraktu Wieloletniego dla PKP PLK S.A.

Ministerstwo Infrastruktury zawarło z PKP PLK S.A. umowę o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej poniesionych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w okresie 01.01.2010 r. – 31.12.2012 r.

W 2010 r. kwota dofinansowania wyniosła 850 mln zł, przewidywana kwota zgodnie z projektem ustawy budżetowej na 2011 r. wyniesie 1 mld zł.

Obecnie w Ministerstwie Infrastruktury trwają prace nad przygotowaniem Kontraktu wieloletniego na utrzymanie infrastruktury kolejowej. Podstawowe zadania koncentrują się na:

- przeglądzie obowiązujących aktów prawnych oraz wskazaniu niezbędnych zmian umożliwiających wdrożenie Kontraktu,
- przygotowaniu harmonogramu prac nad opracowaniem projektu Kontraktu wieloletniego oraz jego monitorowaniu,
- opracowaniu wytycznych zapewniających przygotowanie Kontraktu,
- przyjęciu wzorca Kontraktu oraz procedur uruchamiających jego wprowadzenie.

Zbilansowanie kolejowych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przez PKP PLK S.A. w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013.

Podjętych zostało szereg inicjatyw zmierzających do zbilansowania projektów PKP PLK S.A. realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013. W szczególności podjęte zostały kroki zmierzające do zaciągnięcia gwarantowanego przez Skarb Państwa kredytu z przeznaczeniem na sfinansowanie wydatków niekwalifikowalnych oraz przejściowe finansowanie wydatków kwalifikowalnych projektów PKP PLK S.A. realizowanych w ramach POIiŚ. Wystąpiono do Ministra Finansów o wydanie decyzji o zapewnieniu finansowania projektów z rezerwy celowej budżetu państwa, umożliwiającej zgodnie z obowiązującym prawem, zawarcia umów z wykonawcami wybranymi w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych. Nie otrzymano dnia dzisiejszego wszystkich niezbędnych decyzji o zapewnieniu.

W celu umożliwienia zaciągnięcia projektowanego kredytu Ministerstwo Infrastruktury przekazało do uzgodnień międzyresortowych projekt *Założeń ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne*. W najbliższym czasie planuje się skierowanie projektu pod obrady Komitetu Stałego Rady Ministrów.

W związku z niezapewnieniem finansowania wydatków niekwalifikowalnych zachodzi realne ryzyko niezrealizowania następujących projektów POIiŚ:

- 1) *Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap II, odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego,*
- 2) *Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz,*
- 3) *Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Bielawa Dolna - Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja,*
- 4) *Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica - Wrocław - Opole - w części ETCS II,*
- 5) *Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM w Polsce na odcinku Legnica - Węglińiec - Bielawa Dolna,*
- 6) *Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom,*
- 7) *Budowa połączenia kolejowego MPL "Kraków - Balice" z Krakowem, odcinek Kraków Główny - Mydlniki – Balice,*
- 8) *Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot B - odcinek Łódź Widzew - Łódź Fabryczna,*
- 9) *Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty,*
- 10) *Budowa sieci telekomunikacji GSM-R zgodnie z NPW ERTMS,*
- 11) *Przygotowanie budowy linii dużych prędkości,*
- 12) *Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa),*

13) Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej.

Stan zaawansowania realizacji kolejowych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przez PKP PLK S.A. w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013.

W zakresie projektów współfinansowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013 jest realizowanych (wg listy podstawowej) przez Centrum 30 projektów z tego 2 zostały zakończone:

- 7.1-9.2 Modernizacja linii kolejowej E20/CE20 na odcinku Siedlce - Terespol, etap II - Prace przygotowawcze,
- 7.1-11.2 Modernizacja linii kolejowej E30, etap II - odcinek Zabrze - Katowice - Kraków - Prace przygotowawcze),
- Podpisane umowy na główne kontrakty są na 9 projektach:
- 7.1-1.1 Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Ciechanów,
- 7.1-41 Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Działdowo,
- 7.1-11.1 Modernizacja linii kolejowej E 30 , etap II - odcinek Zabrze - Katowice - Kraków,
- 7.1-15.1 Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Węglińiec - Bielawa Dolna,
- 7.1-18 Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie),
- 7.1-20.2 Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice - Pyrzowice - Prace Przygotowawcze,
- 7.1-22.2 Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz (Sadowne) - Prace Przygotowawcze,
- 7.1-24.1 Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia - Miedniewice (Skierniewice),
- 7.1-30 Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III)
z czego na 3 trwają już roboty budowlane:
- 7.1-1.1 Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Ciechanów,
- 7.1-41 Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Działdowo,
- 7.1-18 Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie).

Umowy o dofinansowanie zawarte pomiędzy Centrum Unijnych Projektów Transportowych a PKP Polskie Linie Kolejowe są podpisane dla 8 projektów:

- 7.1-1.1 Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Ciechanów,
- 7.1-4 Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap II, odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego,
- 7.1-9.2 Modernizacja linii kolejowej E20/CE20 na odcinku Siedlce - Terespol, etap II - Prace przygotowawcze,
- 7.1-11.2 Modernizacja linii kolejowej E30, etap II - odcinek Zabrze - Katowice - Kraków - Prace przygotowawcze,
- 7.1-18 Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie),
- 7.1-20.2 Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice - Pyrzowice - Prace Przygotowawcze,
- 7.1-22.2 Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz (Sadowne) - Prace Przygotowawcze,
- 7.1-24.1 Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia - Miedniewice (Skierniewice).

Do końca grudnia 2010 r. zostało podpisanych 11 umów o dofinansowanie projektów w zakresie przygotowania i realizacji modernizacji linii kolejowych oraz przebudowy dworców kolejowych. Wartość umów o dofinansowanie wynosi ponad 7,4 mld zł (brutto), w tym ponad 3,7 mld zł będzie pochodziło z UE. W najbliższych miesiącach zostanie podpisana umowa na dofinansowanie jednej z największych inwestycji kolejowych, tj. modernizacji 139-kilometrowego odcinka linii kolejowej E30 między Krakowem a Rzeszowem, której szacunkowa wartość wynosi około 4 mld zł, a także umowa na dofinansowanie prac przygotowawczych dla projektu poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk.

Na „*Liście projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007-2013*” (działanie 7.1 *Rozwój transportu kolejowego*) znajdują się 35 projektów kolejowych, realizowanych przez PKP PLK S.A., PKP S.A., PKP Intercity S.A. lub Przewozy Regionalne sp. z o. o. Wśród nich 24 projekty (prawie 70%) to projekty przygotowane, czyli takie, w ramach których co najmniej rozpoczęto procedurę wyboru wykonawcy pierwszego zamówienia. 17 projektów (prawie 50% wszystkich projektów kolejowych) jest na etapie realizacji, czyli mają podpisany co najmniej jeden kontrakt na roboty budowlane (w przypadku projektów inwestycyjnych) lub usługi (w przypadku projektów przygotowawczych).

Również infrastrukturalne inwestycje kolejowe realizowane przez PKP PLK S.A. wykonywane są ramach Regionalnych Programów Operacyjnych - 25 projekty kolejowe.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2010 r.:

- dla 15 projektów zostały zawarte umowy o dofinansowanie projektu, z czego dla 9 projektów podpisano umowy z wykonawcami robót budowlanych i prac

projektowych. Dla 3 projektów wdrożone zostały postępowania przetargowe, natomiast dla 3 projektów trwa przygotowanie materiałów przetargowych.

- dla 9 projektów zostały podpisane umowy dotyczące przygotowania projektów z czego dla 2 projektów zostały złożone wnioski o dofinansowanie - podpisanie umów o dofinansowanie dla tych projektów jest planowane na I kwartał 2011 r. W I półroczu 2011 r. dla 6 projektów planowane jest złożenie wniosków o dofinansowanie, natomiast dla dwóch pozostałych projektów wnioski zostaną złożone w IV kwartale 2011 r.

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu

Tabela nr 1.

**Statystyka z kursowania pociągów pasażerskich na sieci PKP PLK S.A.
w rozbiciu na poszczególnych przewoźników (op. powyżej 5 min.)**

Przewoźnik	Okres	Liczba poc. Kursujących	Opóźnienia Odejście/Przyjęcie			Opóźnienia Przybycie/Zdanie			Liczba min. opóźnień na drodze przebiegu			
			Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Razem	Winny	Ilość min.	% winny
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
PKP SKM Trójmiasto	od 1 do 11 grudnia	2 729	126	1 478	95,38 %	166	3 570	93,92 %	4 658	PLK PKP SKM Inni przewoźnicy INNE Obcy zarządcy Spółki utrzymywane	375 635 942 969 1 718 19	8,05% 13,63% 20,22% 20,80% 36,88% 0,41%
			425	5 489	90,43 %	619	12 879	86,06 %	16 072	PLK PKP SKM Inni przewoźnicy INNE Obcy zarządcy Spółki utrzymywane	1 386 3 093 2 380 4 675 3 969 569	8,62% 19,24% 14,81% 29,09% 2,00% 3,54%
PKP SKM Trójmiasto	od 1 do 16 stycznia	3 406	96	726	97,18 %	53	930	98,44 %	1 418	PLK PKP SKM Inni przewoźnicy INNE Obcy zarządcy Spółki utrzymywane	236 218 258 649 51 6	16,64% 15,37% 18,19% 45,77% 3,60% 0,42%

Przewoźnik	Okres	Liczba poc. Kursujących	Opóźnienia Odejście/Przyjęcie			Opóźnienia Przybycie/Zdanie			Liczba min. opóźnień na drodze przebiegu			
			Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Razem	Winnym	Ilość min.	% winnym
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
PKP Intercity S.A.	od 1 do 11 grudnia	3 259	568	28 863	82,57 %	1 846	98 813	43,36 %	124	Inni przew.	17 334	13,89%
			813			813			813	Obcy zarządcy	38 974	31,23%
PKP Intercity S.A.	od 12 do 31 grudnia	5 870	1 266	25 534	78,43 %	3 141	121 219	46,49 %	186	Inni przewoźnicy	25 516	13,65%
			924			924			924	Obcy zarządcy	34 750	18,59%
PKP Intercity S.A.	od 1 do 16 stycznia	4 693	530	8 634	88,71 %	1 319	38 458	71,89 %	61 095	Inni przewoźnicy	8 677	14,20%
										61 095	Obcy zarządcy	12 309
Przewozy Regionalne	od 1 do 11 grudnia	26 372	6 693	128 814	74,62 %	8 699	240 917	67,01 %	275	PLK	50 861	18,44%
			868			868			868	PR	98 308	35,64%
											102	37,16%
											487	0,39%
											1 691	0,90%
											9 746	15,95%
											25 698	42,06%
											1 097	1,80%

Przewoźnik	Okres	Liczba poc. Kursujących	Opóźnienia Odejście/Przyjęcie			Opóźnienia Przybycie/Zdanie			Liczba min. opóźnień na drodze przebiegu			
			Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Razem	Winny	Ilość min.	% winny
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Przewozy Regionalne	od 12 do 31 grudnia	37 058	8 348	155 039	77,47 %	11 301	277 573	69,50 %	398 090	Inni przewoźnicy	21 119	5,31%
											Obcy zarządcy Spółki utrzymaniowe PLK PR	227 763
Przewozy Regionalne	od 1 do 16 stycznia	29 121	3 639	49 829	87,50 %	4 689	91 853	83,90 %	109 989	Inni przewoźnicy INNE Obcy zarządcy Spółki utrzymaniowe	100 247	25,18%
											PLK PR	8 025
Koleje Dolnośląskie	od 1 do 11 grudnia	669	101	1 968	84,90 %	145	3 817	78,33 %	4 210	Obcy zarządcy Spółki utrzymaniowe PLK KD Inni przewoźnicy INNE	1 995	0,50%
											PLK KD Inni przewoźnicy INNE Obcy zarządcy	16 301 47 060 8 480 35 696 1 433 1 019
											306 1 941 319 1 509 0	7,27% 46,10% 7,58% 35,84% 0,00%

Przewoźnik	Okres	Liczba poc. Kursujących	Opóźnienia Odejście/Przyjęcie			Opóźnienia Przybycie/Zdanie			Liczba min. opóźnień na drodze przebiegu			
			Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Razem	Winnym	Ilość min.	% winnym
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Koleje Dolnośląskie	od 12 do 31 grudnia	1 180	234	4 343	80,17 %	324	8 131	72,54 %	8 841	Spółki utrzymaniuowe	135	3,21%
										PLK KD Inni przewoźnicy INNE Obcy zarządcy Spółki utrzymaniuowe	831 2 995 767 3 861 326 28	9,40% 33,88% 8,68% 43,67% 3,69% 0,32%
Koleje Dolnośląskie	od 1 do 16 styczni a	1 030	115	2 427	88,83 %	169	4 052	83,59 %	4 372	PLK KD Inni przewoźnicy INNE Obcy zarządcy Spółki utrzymaniuowe	314 751 423 2 832 41 11	7,18% 17,18% 9,68% 64,78% 0,94% 0,25%
											PLK SKM Warszawa Inni przewoźnicy INNE Obcy zarządcy Spółki utrzymaniuowe	962 1 370 1 384 11 133 11 34
SKM Warszawa	od 1 do 11 grudnia	1 333	360	7 686	72,99 %	480	14 259	63,99 %	14 894			
SKM Warszawa	od 12 do 31	3 134	418	6 135	86,66 %	531	10 864	83,06 %	12 150	PLK SKM Warszawa	828 2 925	6,81% 24,07%

Przewoźnik	Okres	Liczba poc. Kursujących	Opóźnienia Odejście/Przyjęcie			Opóźnienia Przybycie/Zdanie			Liczba min. opóźnień na drodze przebiegu				
			Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Razem	Winny	Ilość min.	% winny	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
	grudnia												
SKM Warszawa	od 1 do 16 stycznia	2 554	241	2 528	90,56 %	236	4 263	90,76 %	5 096		Inni przewoźnicy	2 935	24,16%
											INNE	5 413	44,55%
											Obcy zarządcy	40	0,33%
											Spółki utrzymaniowe	9	0,07%
											PLK	535	10,50%
											SKM Warszawa	1 188	23,31%
											Inni przewoźnicy	740	14,52%
											INNE	2 607	51,16%
											Obcy zarządcy	21	0,41%
											Spółki utrzymaniowe	5	0,10%
Koleje Mazowieckie	od 1 do 11 grudnia	6 859	1 507	36 979	78,03 %	2 345	73 841	65,81 %	81 230		PLK	6 620	8,15%
											KM	19 163	23,59%
											Inni przewoźnicy	5 640	6,94%
											INNE	48 988	60,31%
											Obcy zarządcy	262	0,32%
											Spółki utrzymaniowe	557	0,69%
Koleje Mazowieckie	od 12 do 31 grudnia	12 229	2 247	33 290	81,63 %	3 302	73 243	73,00 %	84 994		PLK	7 442	8,76%
											KM	37 328	43,92%
											Inni przewoźnicy	11 153	13,12%
											INNE	27 027	31,80%
											Obcy zarządcy	262	0,31%
											Spółki	557	0,66%

Przewoźnik	Okres	Liczba poc. Kursujących	Opóźnienia Odejście/Przyjęcie			Opóźnienia Przybycie/Zdanie			Liczba min. opóźnień na drodze przebiegu			
			Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Razem	Winnicy	Ilość min.	% winny
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
										utrzymaniowie		
Koleje Mazowieckie	od 1 do 16 stycznia	9 641	873	9 153	90,94 %	1 280	20 499	86,72 %	25 548	Inni przewoźnicy INNE	2 521	9,87%
											9 978	39,06%
											3 648	14,28%
											8 429	32,99%
											422	1,65%
550	2,15%											
Arriva	od 1 do 11 grudnia	1 318	305	5 987	76,86 %	231	6 445	82,47 %	7 917	Obcy zarządcy Spółki utrzymaniowie	201	2,54%
											2 700	34,10%
											746	9,42%
											4 221	53,32%
											19	0,24%
30	0,38%											
Arriva	od 12 do 31 grudnia	1 786	560	11 712	68,65 %	443	12 993	75,20 %	16 300	Obcy zarządcy Spółki utrzymaniowie	312	1,91%
											7 010	43,01%
											1 704	10,45%
											7 192	44,12%
											41	0,25%
41	0,25%											
Arriva	od 1 do 16 stycznia	1 403	212	3 310	84,89 %	144	3 541	89,74 %	4 899	PLK Arriva Inni przewoźnicy	216	4,41%
											1 676	34,21%
											461	9,41%

Przewoźnik	Okres	Liczba poc. Kursujących	Opóźnienia Odejście/Przyjęcie			Opóźnienia Przybycie/Zdanie			Liczba min. opóźnień na drodze przebiegu			
			Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Liczba poc.	Ilość min.	% punkt.	Razem	Winny	Ilość min.	% winny
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	a									INNE	2 539	51,83%
										Obcy zarządcy Spółki utrzymywane	7	0,14%
												0,00%