



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



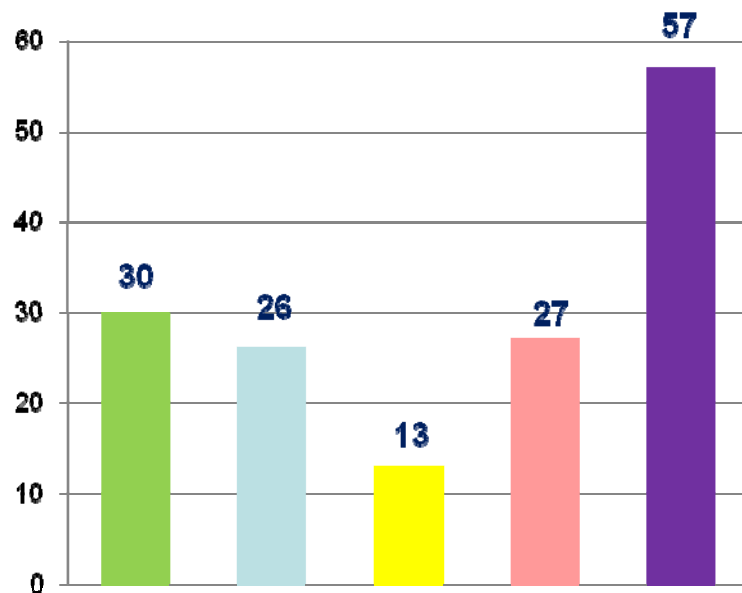
**Kolej kontra drogowcy
– dlaczego ci pierwsi są w gorszej sytuacji ?**

Warszawa, 14 lipca 2011 r.



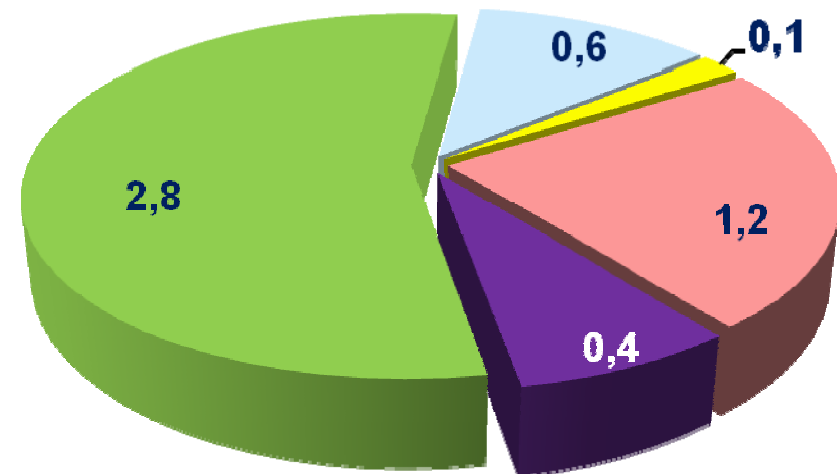
PLAN INWESTYCYJNY PKP PLK S.A NA 2011 ROK

LICZBA PROJEKTÓW KOLEJOWYCH
(OGÓŁEM 153 PROJEKTY)



- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
- Regionalne Programy Operacyjne
- Fundusz Spójności + TEN-T

NAKŁADY W MLD PLN



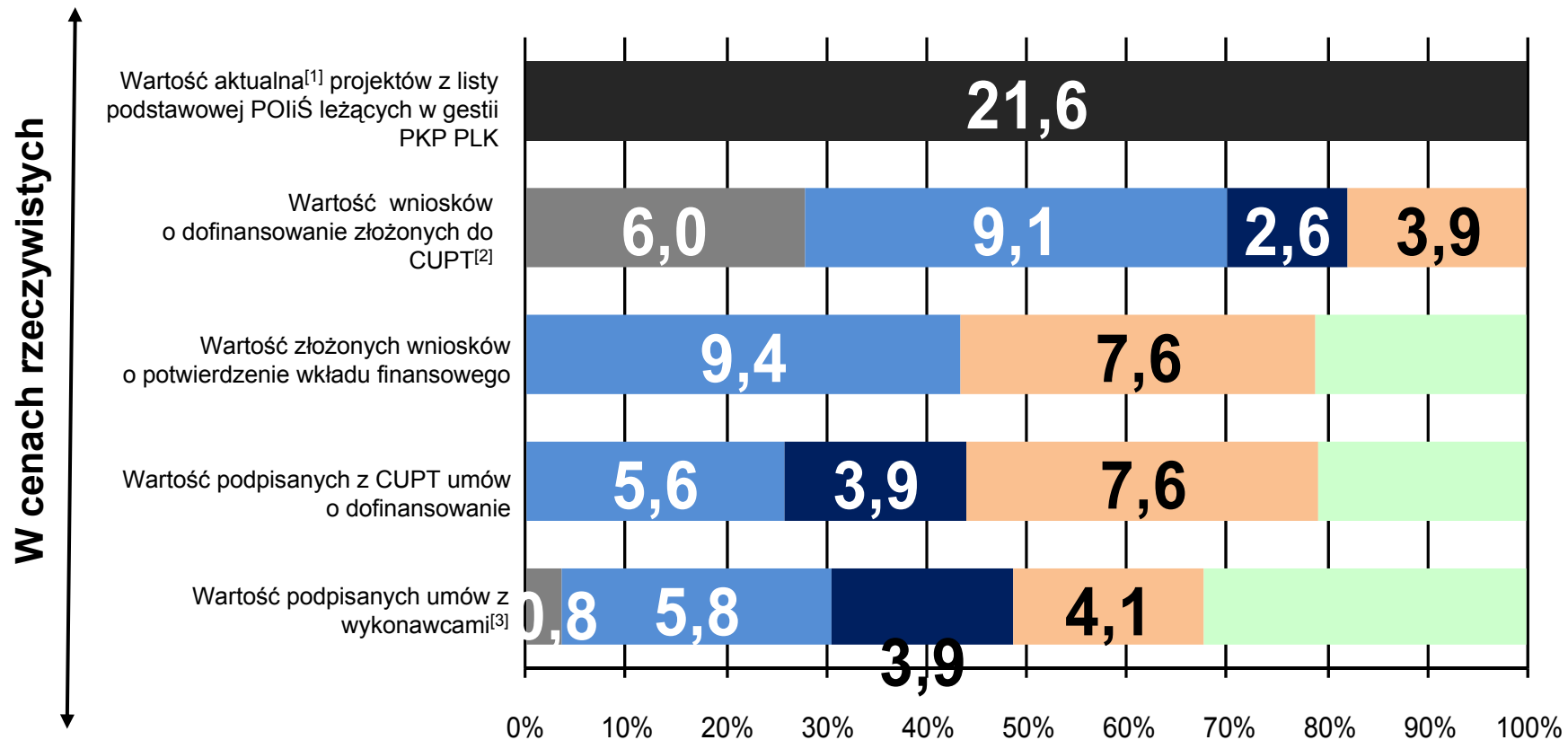
- Projekty krajowe
- Projekty własne





Postęp osiągnięty przez PKP PLK S.A. w realizacji projektów kolejowych POliŚ
(stan na 31 maja 2011 r.)

W mld PLN



[1] Z uwzględnieniem oszczędności w ramach przetargów

[2] Ponieważ pierwsze aplikacje opierały się na wartościach szacunkowych, wartość złożonych aplikacji do końca 2011 r. przekroczy kwotę 21,6 mld PLN

[3] Dodatkowo, trwa proces przetargowy na łączną wartość 2,6 mld PLN

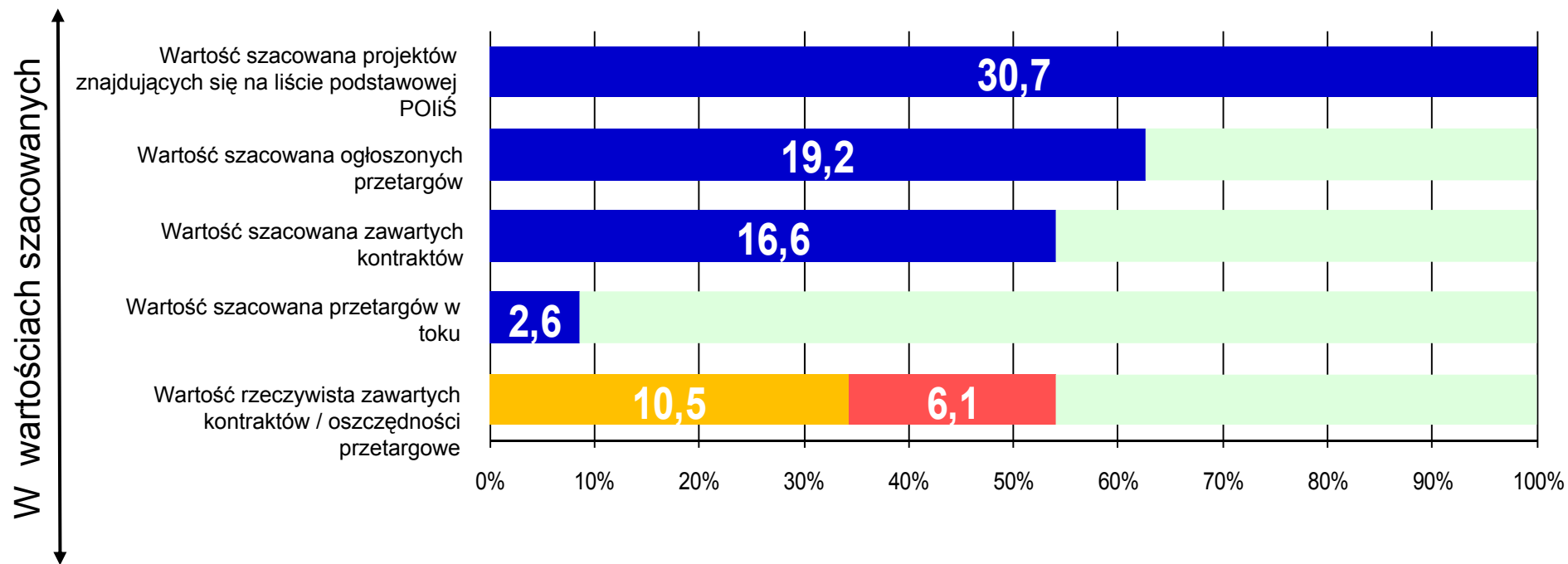




Postęp osiągnięty w realizacji projektów kolejowych POliŚ (przetargi) (stan na 31 maja 2011 r.)

W mld PLN

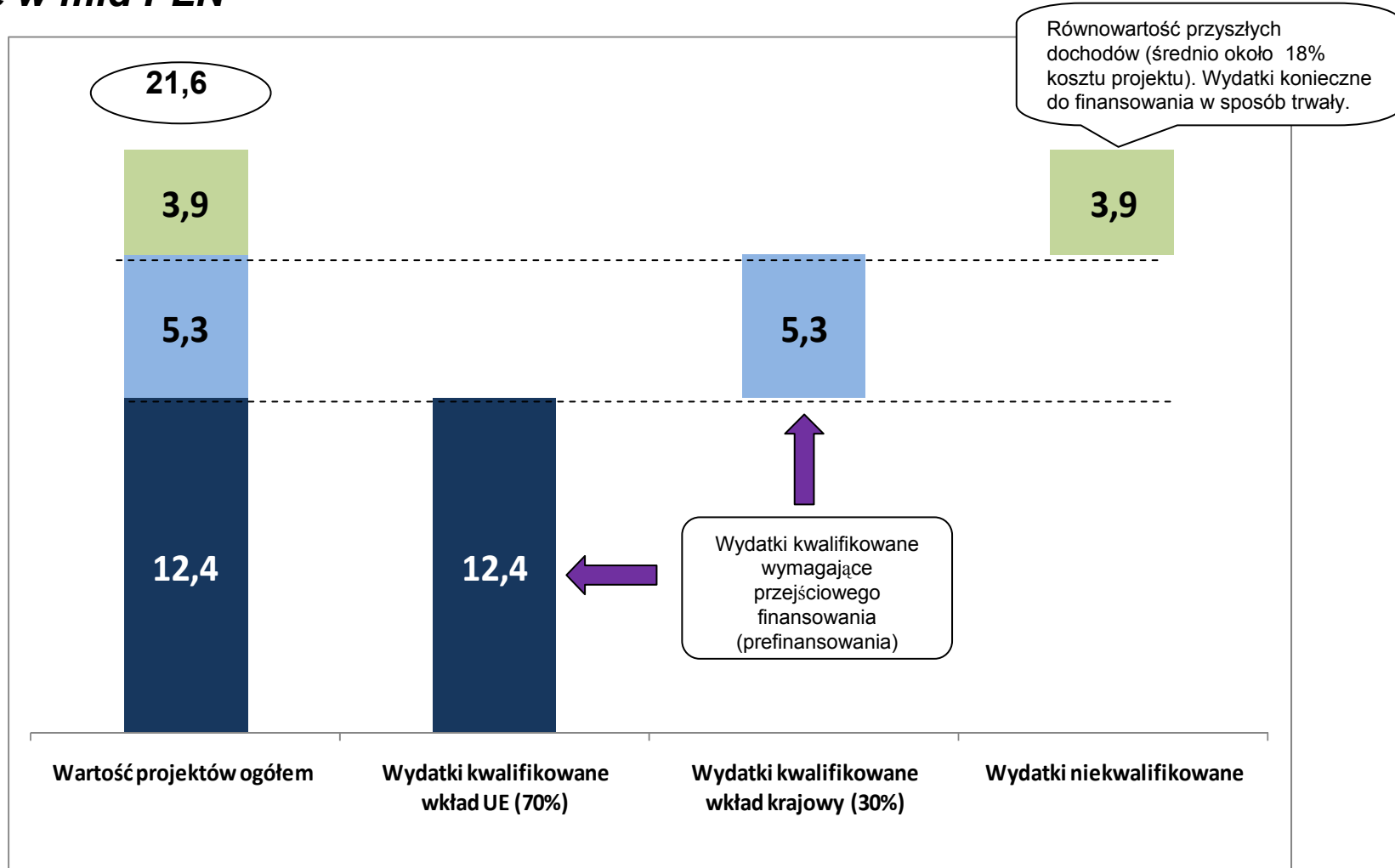
wartości szacowane wartości rzeczywiste oszczędności





Dane w mld PLN

Struktura finansowania projektów POLiŚ





Postęp w realizacji projektów kolejowych POliŚ wg projektów (1)

L.p.	L.p. z listy indykacyjnej	Nazwa projektu	Infrastukturalny / dokumentacyjny	B (buduj) PiB (Projektuj i buduj) M (mieszany)	Studium wykonalności	Raport o oddziaływaniu na środowisko	Decyzja środowiskowa	Decyzja lokalizacyjna	PFU lub projekt budowlany	Pozwolenie na budowę	Rezultaty do SWW	WzD	UoD	Ogłoszenie o wszczęciu postępowania na realizację projektu	% zakontraktowania [1]	% zafakturowania [2]	% refundacji [3]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	POliŚ 7.1-1.1	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Ciechanów	I	B					PB					85%	82,04%	24,26%	13,99%	
2	POliŚ 7.1-1.2	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia	I	B					PB					80%				
3	POliŚ 7.1-1.3	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Ilawa, LCS Malbork	I	B					PB					50%	97,79%			
4	POliŚ 7.1-1.4	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego	I	PiB					PFU									
5	POliŚ 7.1-1.41	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia - obszar LCS Działdowo	I	B					PB					80%	72,90%	18,85%		
6	POliŚ 7.1-1.4	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap II, odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego	I	M				80%	96%	30%				71%	88,94%	5,05%		
7	POliŚ 7.1-1.5	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap II, odcinek granica województwa dolnośląskiego - Poznań (odcinek Czempin-Poznań)	I	B								50%						
8	POliŚ 7.1-1.11	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II - odcinek Zabrze - Katowice - Kraków	I	PiB					PFU						87,47%			
9	POliŚ 7.1-1.13	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II - odcinek Bielawa Dolna - Horka; budowa mostu przez Nysę Lużycką oraz elektryfikacja	I	PiB							90%	90%		25%	1,13%	0,66%		
10	POliŚ 7.1-1.14	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Wrocław - Opole	I	PiB										06/2011				
11	POliŚ 7.1-1.15.1	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Węglińiec - Bielawa Dolna	I	PiB					95% PFU					56%	99,46%	7,17%		

[1] % zakontraktowania określono jako stosunek wartości szacowanej zawartych kontraktów do wartości projektów określonych na liście podstawowej POliŚ, to jest 30,7 mld PLN

[2] % zafakturowania określono jako stosunek wartości wystawionych faktur do planowanej wartości projektów, zamykającej się łącznie kwotą 21,6 mld PLN

[3] % refundacji określono jako stosunek uzyskanych refundacji do dofinansowania określonego w UoD, przy czym łączną kwotę refundacji odniesiono do planowanej kwoty 17,7 mld PLN



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Postęp w realizacji projektów kolejowych POIiŚ wg projektów (2)

L.p.	L.p. z listy indykatorywnej	Nazwa projektu	Infrastrukturalny / dokumentacyjny	B (buduj) PiB (Projektuj i buduj) M (mieszany)	Studium wykonalności	Raport o oddziaływaniu na środowisko	Decyzja środowiskowa	Decyzja lokalizacyjna	PFU lub projekt budowlany	Pozwolenie na budowę	Rezultaty do SW	WoD	UoD	Ogłoszenie o wszczęciu postępowania na realizację projektu	% zakontraktowania [1]	% zafakturowania [2]	% refundacji [3]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
12	POIiŚ 7.1-18	Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)	I	B					PB							39,80%	5,93%
13	POIiŚ 7.1-19.1	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom (odcinek Warszawa Okęcie - Warka)	I	PiB					30% PFU					14%	0,21%	0,19%	
14	POIiŚ 7.1-21	Budowa połączenia kolejowego MPL "Kraków - Balice" z Krakowem, odcinek Kraków Główny-Mydlniki-Balice	I	PiB	70%		80%	50%	60% PB					20%	5,22%	0,48%	
15	POIiŚ 7.1-22.1	Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa-Białystok-granica z Litwą, etap I - odcinek Warszawa Rembertów-Zielonka-Tuszczy (Sadowne)	I	PiB			50%		PFU		80%			07/2011			
16	POIiŚ 7.1-24.1	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia - Medniewice (Skierniewice)	I	PiB				80%	PFU	10%				44%	80,88%	1,14%	
17	POIiŚ 7.1-24.2	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot B - odcinek Łódź Widzew-Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonych dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych	I	PiB					PFU					75%	0,08%	0,10%	
18	POIiŚ 7.1-24.3	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, LOT C - pozostałe roboty	I	PiB				75%	PFU					43%	16,79%	0,11%	
19	POIiŚ 7.1-25	Budowa sieci telekomunikacji GSM-R zgodnie z NPW ERTMS	I	PiB	55%	50%	50%							06/2011			
20	POIiŚ 7.1-30	Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków - Rzeszów, etap III	I	PiB					PFU					89%	82,03%	0,30%	0,17%
21	POIiŚ 7.2-4.1	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)	I	M					PB/PFU		90%	90%		09/2011			
22	POIiŚ 7.3-7	Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej	I	M					25%	25%		95%		83%	96,23%		
Razem stan na 31.05.2011 r.							220	111			45		64		53,94%	3,90%	1,64%

[1] % zakontraktowania określono jako stosunek wartości szacowanej zawartych kontraktów do wartości projektów określonych na liście podstawowej POIiŚ, to jest 30,7 mld PLN

[2] % zafakturowania określono jako stosunek wartości wystawionych faktur do planowanej wartości projektów, zamykającej się łącznie kwotą 21,6 mld PLN

[3] % refundacji określono jako stosunek uzyskanych refundacji do dofinansowania określonego w UoD, przy czym łączną kwotę refundacji odniesiono do planowanej kwoty 17,7 mld PLN

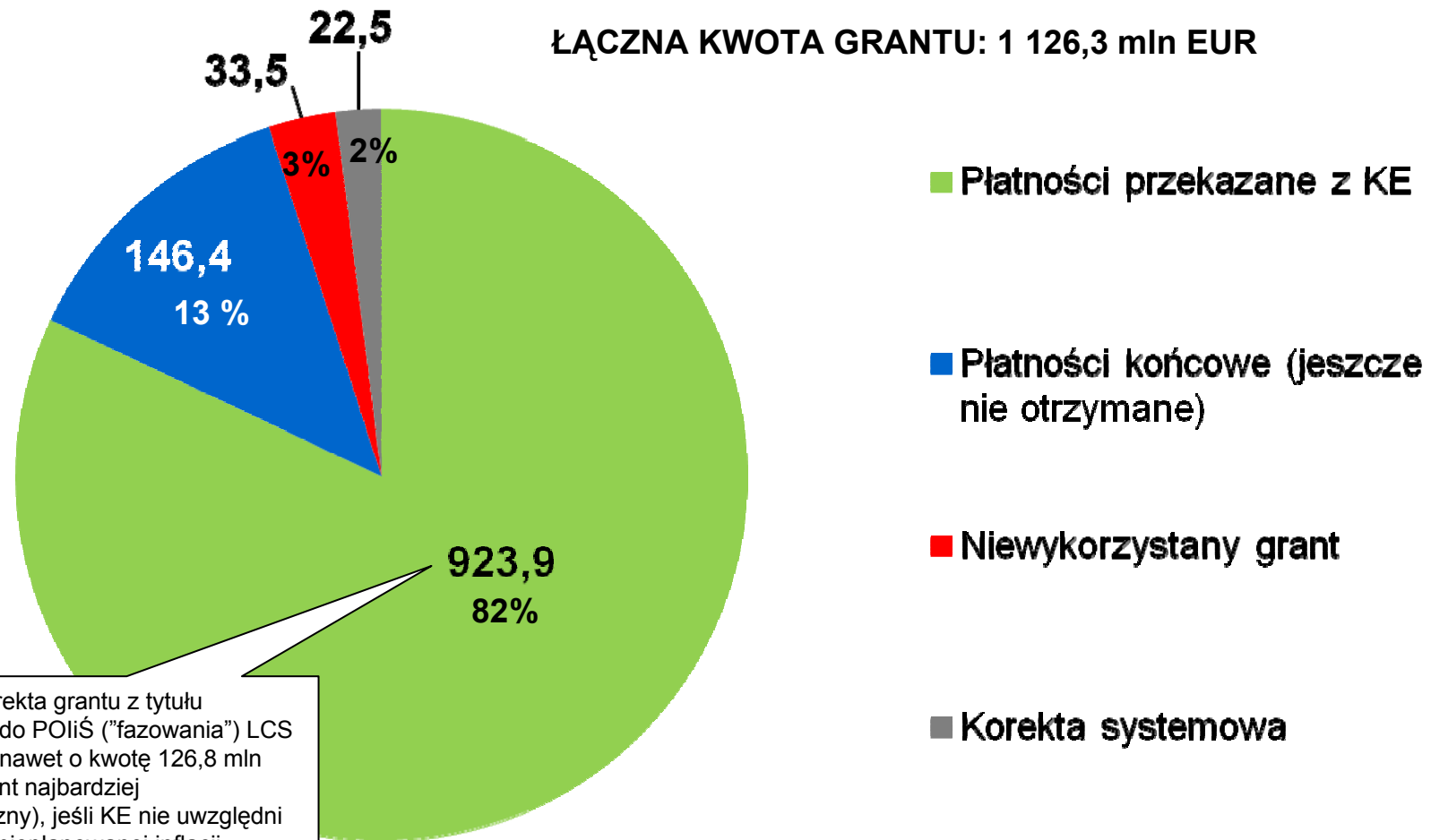


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



WYKORZYSTANIE GRANTU DLA PROJEKTÓW PERSPEKTYWY 2000-2006 (ISPA/FS i FS)

ŁĄCZNA KWOTA GRANTU: 1 126,3 mln EUR



Możliwa korekta grantu z tytułu wyłączenia do POIiŚ ("fazowania") LCS Działdowo, nawet o kwotę 126,8 mln EUR (wariant najbardziej pesymistyczny), jeśli KE nie uwzględni argumentu nieplanowanej inflacji.





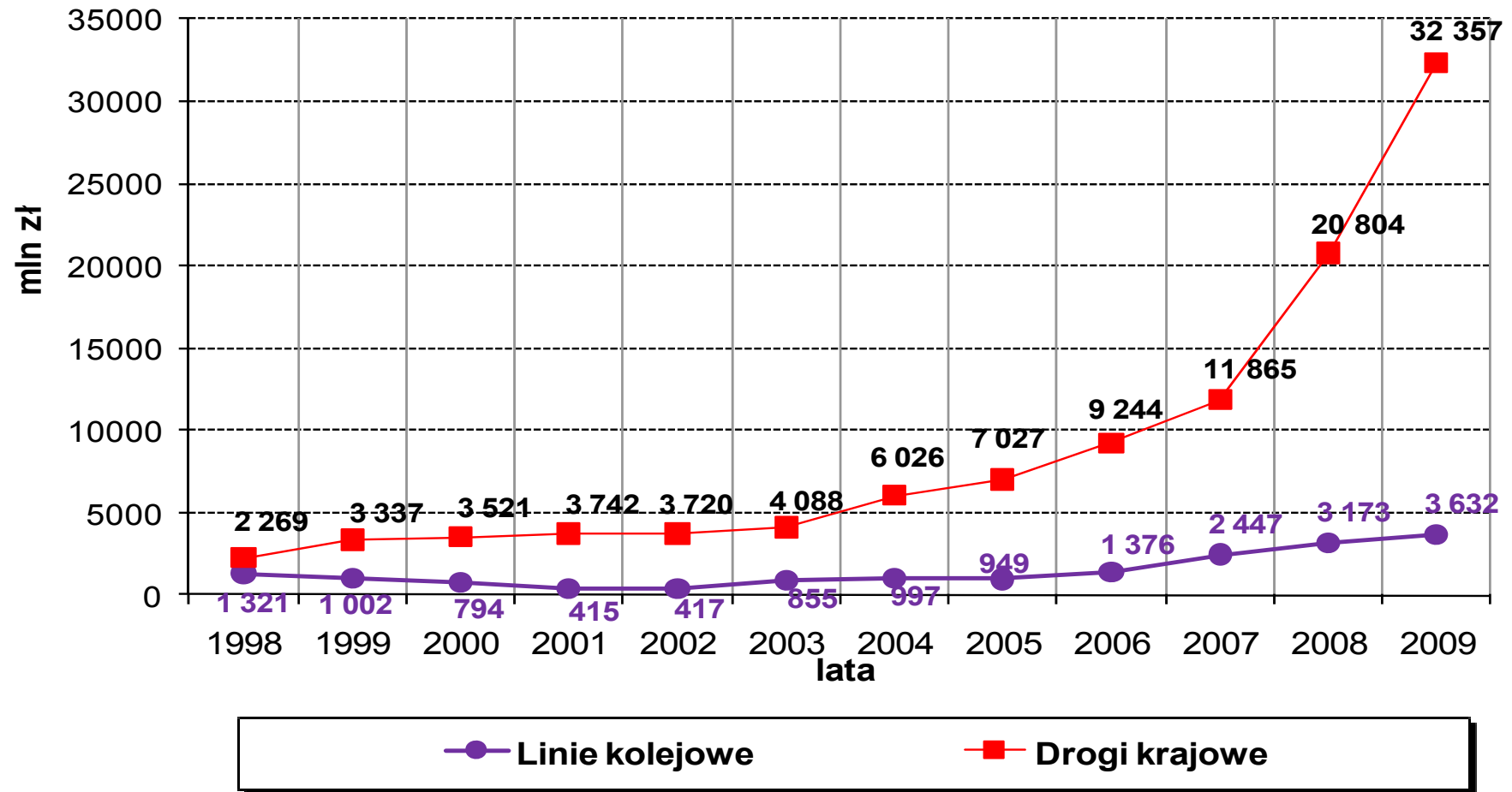
Zarządzana sieć i nakłady inwestycyjne

Wyszczególnienie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
<i>Długość zarządzanej sieci wg stanu na dzień 31.12.2010 r.</i>	19,3 tys. km linii kolejowych, w tym: 11,4 tys. km o znaczeniu państwowym	16,9 tys. km dróg krajowych, w tym: 859 km autostrad, 661 km dróg ekspresowych
<i>Nakłady inwestycyjne w 2010 r.</i>	2,5 mld PLN	20,0 mld PLN (w tym 17,0 mld PLN z Krajowego Funduszu Drogowego i 3 mld PLN z budżetu państwa)
<i>Nakłady inwestycyjne na 1 km sieci</i>	0,13 mln PLN/km	1,18 mln PLN/km





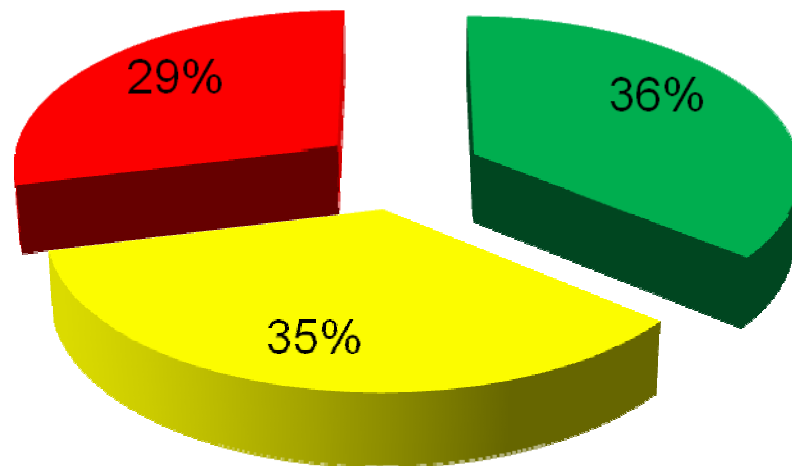
Wydatki na drogi krajowe oraz linie kolejowe w latach 1998 - 2009





Ocena stanu technicznego linii kolejowych i dróg krajowych na koniec 2010 r.

Linie kolejowe

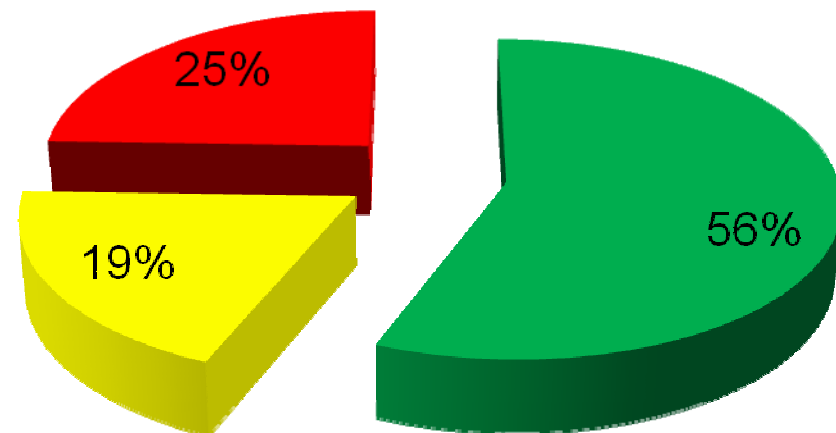


■ dobry ■ zadawalający ■ zły

Źródło: opracowanie własne PKP PLK S.A.

Drogi krajowe

(Symulacja na koniec 2010 r.)



■ dobry ■ zadawalający ■ zły

Źródło: GDDKiA Raport o stanie technicznym nawierzchni asfaltowych i betonowych sieci dróg krajowych na koniec 2009 r.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Różnice we wnioskowaniu o pomoc Unii Europejskiej w ramach POIiŚ

Uwarunkowania	Linie kolejowe	Drogi krajowe
<p>Określenie luki finansowej we wnioskach o dofinansowanie</p>	<p>We wszystkich projektach kolejowych należy przeprowadzić analizę przewozów, tak aby określić jakie dochody z tytułu opłat za dostęp do sieci kolejowej PKP PLK S.A. uzyska w ciągu 30 lat. Unia Europejska dopłaca bowiem tylko do tych kosztów projektu które nie są pokryte przez planowane dochody. Taka analiza musi być przeprowadzona odrębnie dla każdego projektu. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że prognozowane dochody pokrywają około 15-20% kosztów projektu (wydatki niekwalifikowane), tak więc Unia Europejska dopłaca do 80-85% kosztów projektu (wydatki kwalifikowane). Ta część kosztów projektu do której dopłaca UE nazywana jest często "luką finansową".</p>	<p>Przeważająca część inwestycji to budowa lub modernizacja dróg które są bezpłatne dla użytkowników. Powoduje to, że dla tych projektów nie trzeba wyliczać „luki finansowej”, co upraszcza analizę finansową projektu.</p>
<p>Umowa o dofinansowanie</p>	<p>PKP PLK S.A. jest zobowiązana stosować ogólny wzór umowy o dofinansowanie. W związku z tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> •musi we własnym zakresie pozyskiwać środki na prefinansowanie, zanim CUPT zrefunduje poniesione wydatki •musi wnosić zabezpieczenia w postaci weksli (wymagających czasami zgodę władz korporacyjnych Spółki). 	<p>GDDKiA stosuje uproszczony wzór umowy o dofinansowanie, przeznaczony dla państwowych jednostek budżetowych. W związku z tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> •nie musi wykładać środków finansowych na prefinansowanie, gdyż to budżet (poprzez BGK) płaci za faktury. •nie musi wnosić zabezpieczeń do umowy.





Różnice w uwarunkowaniach prowadzenia inwestycji

Uwarunkowania	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
<i>Forma prawna</i>	spółka akcyjna	jednostka budżetowa
<i>Sposób prowadzenia robót</i>	Przeważająca część modernizacji linii kolejowych jest prowadzona w dotychczasowej lokalizacji. Konieczne jest wówczas prowadzenie prac przy jednoczesnym prowadzeniu ruchu pociągów.	Duża część inwestycji to budowa dróg w nowej lokalizacji co powoduje, że ruch samochodów nie ma wpływu na tempo prowadzonych prac.
<i>Nastawienie społeczeństwa do prowadzonych inwestycji</i>	W większości negatywne, głównie ze względu na wydłużenie czasu podróży w trakcie robót. Oczekiwanie władz lokalnych (przejazdy, wiadukty, układ dróg lokalnych), zgłaszane często na etapie projektowania lub nawet realizacji inwestycji.	W większości pozytywne ze względu na stosunkowo małą ingerencję w dotychczasowy ruch drogowy
<i>Elastyczność w określaniu wariantowości prowadzonych prac</i>	Mniejsza elastyczność ze względu na ograniczenia techniczne.	Większa elastyczność ze względu na możliwość wariantowej organizacji objazdów.
<i>Zabezpieczenie finansowe inwestycji</i>	Brak zapewnienia środków finansowych dla większość inwestycji. Nieznaczna część wydatków jest zapewniona w budżecie państwa lub w Funduszu Kolejowym, a dla projektów POLiŚ w przygotowaniu jest procedura finansowania wydatków z kredytu EBI.	Całość środków na inwestycje drogowe jest zapewniona bezpośrednio w budżecie państwa lub w innych źródłach quasi-budżetowych (Krajowy Fundusz Drogowy).





Warunki dla przyśpieszenia absorpcji środków unijnych dla kolei

Cele do osiągnięcia	Sposób realizacji
<i>Zapewnienie dla PLK środków na trwałe finansowanie wydatków niekwalifikowanych oraz przejściowe finansowanie (prefinansowanie) wydatków kwalifikowanych.</i>	Do Sejmu RP przekazany został projekty ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o transporcie kolejowym, zakładający zaciągnięcie przez PKP PLK S.A. kredytu na 800 mln EUR (3 200 mln PLN).
<i>Możliwość realizacji projektów rewitalizacyjnych i usuwających „wąskie gardła”, bez przeprowadzania pełnej oceny oddziaływania na środowisko, z możliwością realizacji robót budowlanych bez pozwolenia na budowę, lecz na „zgłoszenie”.</i>	PKP PLK S.A. zgłosił propozycję uproszczenia procedury aplikacyjnej oraz zaproponował umieszczenie na liście projektów podstawowych POIiŚ 5 projektów rewitalizacyjnych, o łącznej wartości 1,9 mld PLN, co pozwoliłoby wykorzystać oszczędności powstające w wyniku postępowań przetargowych jeszcze w tej perspektywie (do 2014 r.).





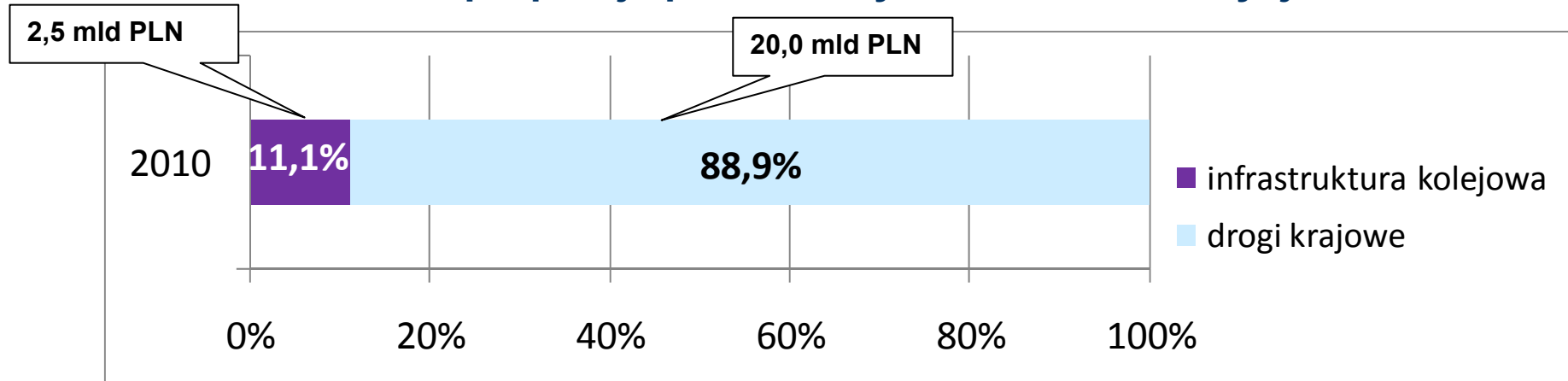
Propozycje zwiększenia sprawności postępowań przetargowych

Usprawnienia	Propozycja zmian
<i>Nie wymagające zmiany ustawy Prawo zamówień publicznych</i>	<p>Zaakceptowanie przez CUPT i UZP wprowadzenia przez PLK dodatkowych „pozacenowych” kryteriów oceny ofert, takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none">•metodologia pracy,•czas realizacji zamówienia,•skala zamknięć torowych,•algorytm oceny ofert, obniżający wpływ najniższej ceny na ogólną ocenę ofert
<i>Wymagające zmiany ustawy Prawo zamówień publicznych</i>	<p>Wprowadzenie oceny technicznej jako I stopień oceny oferty</p> <p>Precyzyjniejsze określenie pojęcia „rażąco niskiej ceny”, co pozwoli uniknąć ewentualnych odwołań do KIO i przedłużania terminu zawarcia umowy</p> <p>Rozszerzenie przesłanek wykluczenia wykonawców z postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, którzy wzajemnie udostępniają sobie potencjał w celu wykazania spełnienia warunków udziału w postępowaniu, chyba, że wykażą, iż istnieje tego rodzaju powiązania nie utrudni uczciwej konkurencji.</p> <p>Podwyższenie kwoty, o której mowa w art. 4 pkt 8 ustawy Prawo zamówień publicznych, poniżej której ustawa nie ma zastosowania, co pozwoli na szybsze wyłonienie wykonawców w mniejszych postępowaniach.</p>

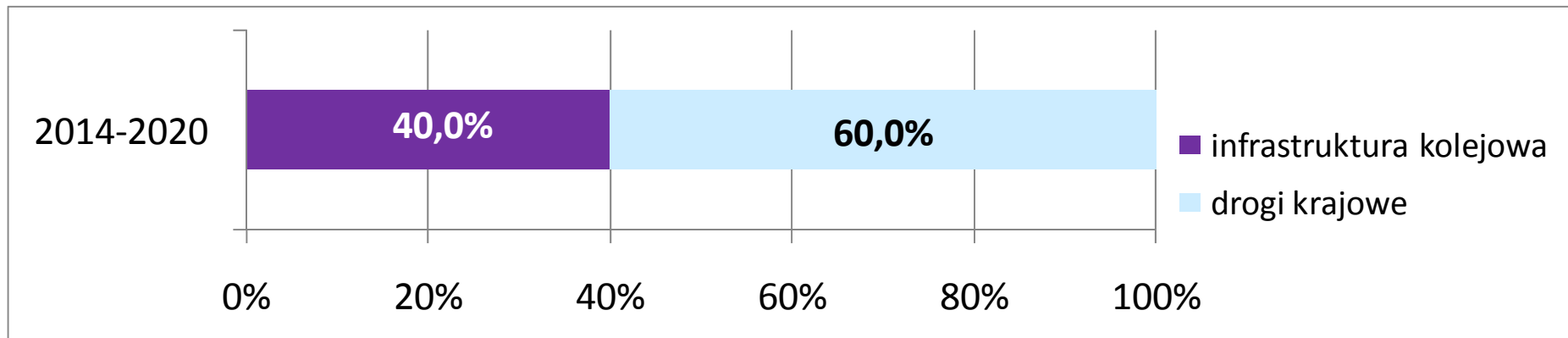




Aktualna proporcja podziału wydatków na inwestycje



Pożądana proporcja podziału wydatków na inwestycje





LISTA PROJEKTÓW PODSTAWOWYCH DO REALIZACJI W LATACH 2014 – 2020 (WSTĘPNY SZACUNEK)

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu	Przewidywany okres realizacji projektu
		[mln zł]	(od roku - do roku)
1	2	3	5
1	E20 LCS Łowicz	631,19	2016-2018
2	E20 LCS Kutno	698,23	2014-2016
3	E20 LCS Konin	1 198,99	2014-2016
4	E20 LCS Łuków	816,92	2015-2017
5	E20 LCS Terespol	500,00	2017-2019
6	C-E20 (Łowicz) - (Skierniewice)	280,00	2014-2015
7	E30 Opole - (Kędzierzyn-Koźle)	1 786,72	2014-2017
8	E30 Kędzierzyn-Koźle - Gliwice	1 786,72	2016-2019
9	E30 Kraków Główny - Podłęże	500,00	2016-2020
10	E59 Wrocław - Poznań Lot B Rawicz - Czempień	1 915,61	2014-2018
11	E59 Poznań - Krzyż	2 216,47	2014-2019
12	E59 (Krzyż) - (Szczecin Dąbie)	2 500,00	2016-2020
13	C-E59 Wrocław - Kłodzko	2 574,55	2017-2020
14	E65 Pszczyna - (Zebrzydowice) - Granica Państwa	1 057,68	
15	E65 stacja Zebrzydowice	b.d.	
16	E75 Sadowne - Białystok	3 345,52	2016-2020
17	Linia nr 7 Otwock - Lublin	4 045,03	2014-2019
18	Linia nr 8 most na Pilicy	35,00	2014-2016
19	WWK Warszawa - Grodzisk Maz.	339,32	2017-2019
20	WWK linia obwodowa etap I (W. Gołębki - W. Gdańska; W. Zachodnia - W. Gdańska)	300,00	2017-2019
21	KatWK Zawiercie - Chorzów Batory	2 082,35	2014-2017
22	WWK Linia średnicowa	565,00	
23	Stacja Warszawa Zachodnia	435,00	
24	Stacja Warszawa Wschodnia	550,00	
	Łącznie	30 160,30	





LISTA WSZYSTKICH PROJEKTÓW KOLEJOWYCH PLANOWANYCH DO REALIZACJI W PERSPEKTYWIE 2014-2020 (WSTĘPNY SZACUNEK)

	WYSZCZEGÓLNIENIE	Ilość projektów	Długość w km	Szacowany koszt [mld PLN]
1	LISTA PODSTAWOWA	24	1 025	30,2
2	ERTMS DLA PROJEKTÓW Z LISTY PODSTAWOWEJ			0,9
3	KOLEJ DUŻYCH PRĘDKOŚCI		450	20,0
4	RAZEM (1+2+3)			51,1
5	LISTA REZERWOWA	11	1 263	39,9
6	OGÓŁEM (4+5)		2 738	91,0





Dziękuję za uwagę



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.