DREBERIS

energy markets public event

Polski rynek kolejowy – stan obecny i perspektywy na najbliższe lata



Paweł Kulbiński

Listopad 2012

Plan prezentacji

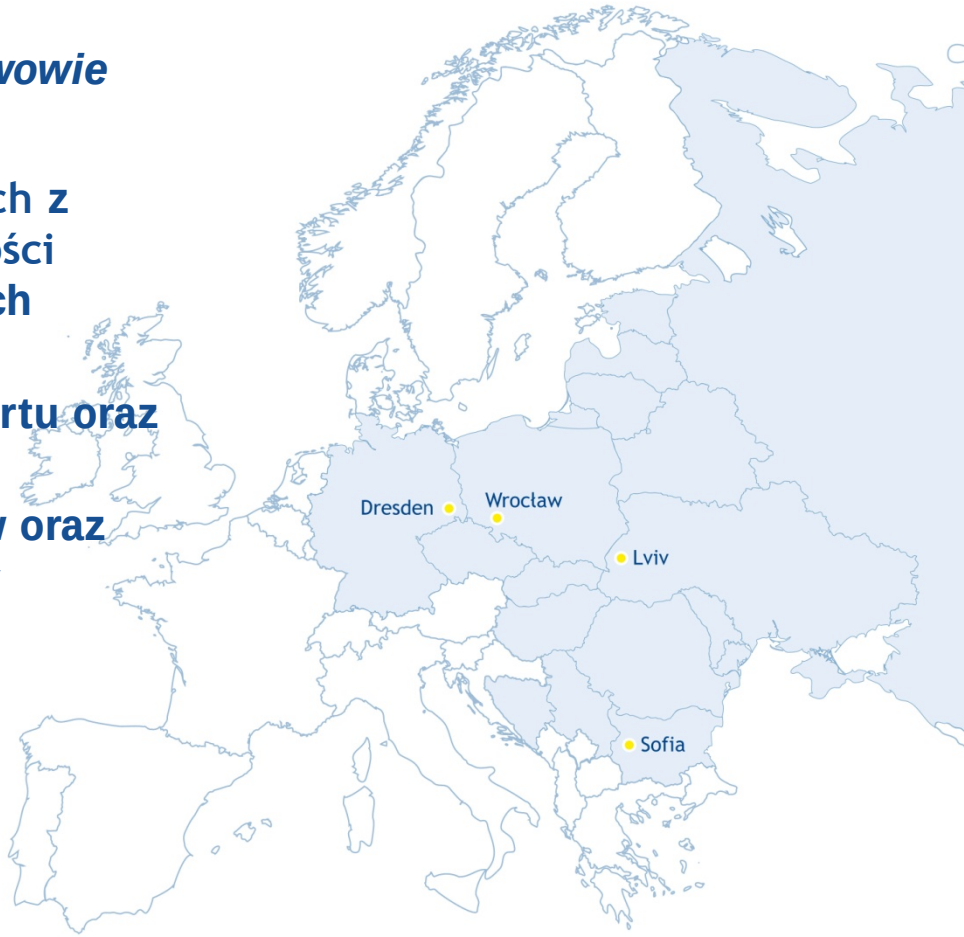
- GRUPA DREBERIS
- PODSTAWOWE INFORMACJE O RYNKU I JEGO ORGANIZACJI
- PLANY I PROCEDURY INWESTYCYJNE
- ZAMÓWIENIA I PERSPEKTYWY ROZWOJOWE RYNKU

GRUPA DREBERIS

DREBERIS – Międzynarodowe Doradztwo Strategiczne

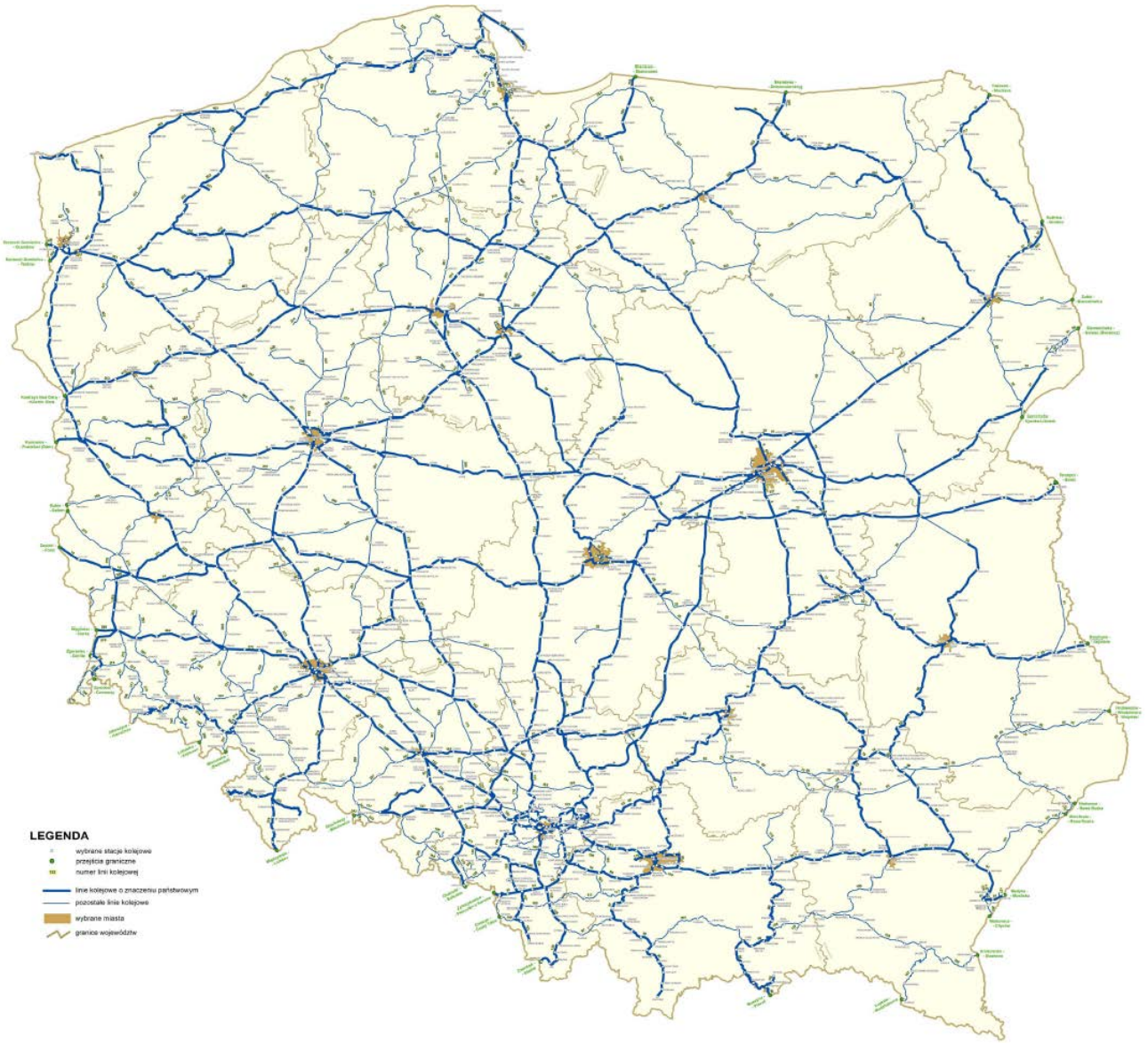
1999 – do dzisiaj: Powstanie Firmy w Zittau, założenie biur w *Dreźnie*, Wrocławiu i *Lwowie*

- **Specjalizujemy się w usługach związanych z rozszerzaniem i prowadzeniem działalności przedsiębiorstw na rynkach zagranicznych**
- **Mamy wiele doświadczeń w branżach infrastruktury publicznej, w tym transportu oraz energetyki**
- **Pomagamy przy wyszukiwaniu partnerów oraz przejęciach i łączeniach przedsiębiorstw Doradzamy przedsiębiorstwom i instytucjom publicznym w Niemczech oraz Europie Środkowej i Wschodniej Jesteśmy obecni na rynkach docelowych z kompetentnym, międzynarodowym zespołem**



PODSTAWOWE INFORMACJE O RYNKU I JEGO ORGANIZACJI

Linie kolejowe w zarządzie PKP PLK S.A.



Źródło: PKP PLK S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej. Warszawa 2012

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym

Nadzór nad rynkiem sprawuje Urząd Transportu Kolejowego

Infrastruktura kolejowa:

- Sieć kolejowa państwowa i zarządzana przez państwowe spółki z Grupy PKP
- Dworce należą i są zarządzane przez państwową spółkę PKP S.A.

Przewoźnicy:

- muszą posiadać licencję.
- aktualnie na rynku kolejowym w Polsce funkcjonuje 89 przewoźników kolejowych posiadających 161 licencji na przewozy osób i rzeczy oraz udostępnianie pojazdów trakcyjnych/ świadczenie usług trakcyjnych (14 przewoźników z wyżej wymienionych wykonuje przewozy na liniach innych niż 1435 mm) [1]

Przewozy towarowe:

- Największy udział w rynku mają przewoźnicy z grupy PKP: PKP Cargo i PKP LHS
- Około połowy rynku obsługiwana jest przez nowych, prywatnych przewoźników

Przewozy pasażerskie:

- Tylko PKP Intercity (Grupa PKP) oraz Przewozy Regionalne (własność samorządów wojewódzkich) działają na rynku ogólnopolskim
- Na niektórych rynkach regionalnych działają też inne spółki samorządowe lub prywatne

W roku 2010 eksploatowano:

3863 wagony pasażerskie oraz 4037 EZT (dominują EN57 - 1 042 sztuk, max prędkość nie przekracza 110 km/h).

Tabor trakcyjny przewoźników pasażerskich:

54% (325 szt.) to lokomotywy elektryczne (V max = 125 km/h)

9,5% (57 szt.) umożliwia przewozy z prędkością 160 km/h

PKP Intercity ma 10 lokomotyw o V max = 230 km/h.

Tabor przewoźników towarowych:

59,2% (2 189 sztuk) to lokomotywy spalinowe

Wśród wagonów dominują węglarki – 58,1% (58,7 tysiąca sztuk), cysterny – 14,9% (15 tysięcy sztuk) oraz platformy – 12% (12,1 tysiąca sztuk). [2] str. 40

Wielkość polskiego rynku transportu kolejowego w 2010 roku:

- roczne przychody rynku kolejowego - 15,6 mld zł,
- roczne koszty realizacji usług kolejowych - 16,3 mld zł,
- zatrudnienie przez sektor kolejowy - 103 609 osób,
- przewiezionych towarów koleją - 257,9 mln ton,
- przewieziona liczba pasażerów koleją - 262,3 mln,
- sprzedanych przez zarządców tras pociągów - 227,7 mln poc-km.

Co do zasady w Polsce mogą być eksploatowane wyłącznie typy budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji [3]

Około 20 firm zajmuje się produkcją taboru szynowego

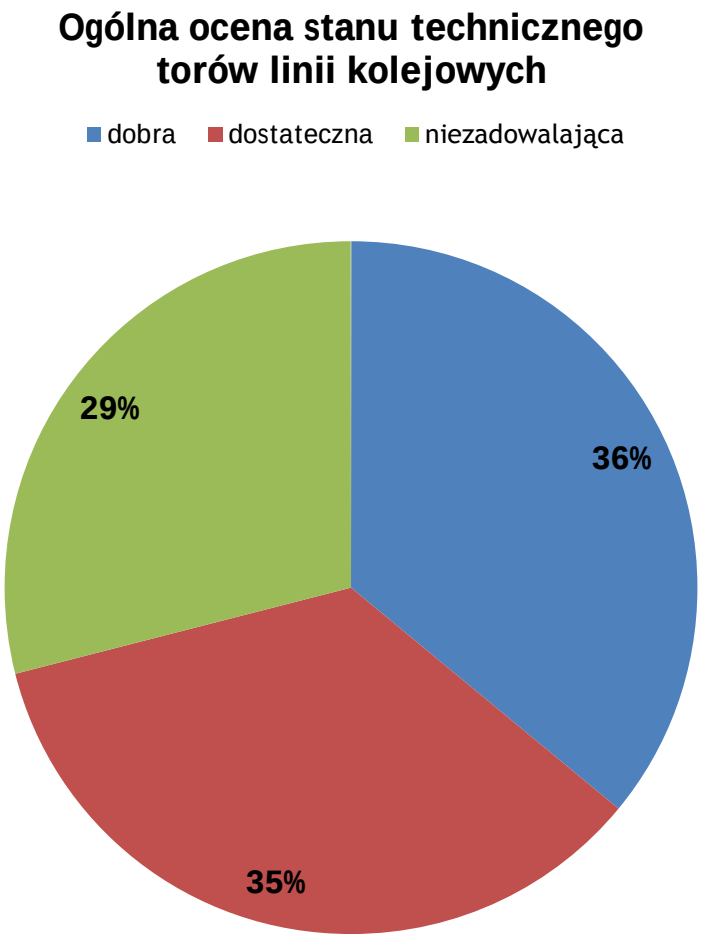
Zestawienie infrastruktury kolejowej eksploatowanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (stan na 31 grudnia 2010 roku):

- 19 276 km linii kolejowych (to jest 37 150 km torów), w tym:
  - » 27 856 km torów szlakowych i głównych zasadniczych,
  - » 9 294 km torów stacyjnych,
- 43 657 rozjazdów, w tym:
  - » 18 774 rozjazdy w torach szlakowych i głównych zasadniczych,
  - » 24 883 rozjazdy w torach stacyjnych,
- 16 464 przejazdy kolejowe, w tym 2 751 przejazdów kategorii A,
- 25 591 obiektów inżynieryjnych,
- 6 525 budynków,
- 11 544 budowle

- 128,142 km linii (w 2009 roku – 111,565 km) było wyłączonych z eksploatacji,
- 26,259 km linii (w 2009 roku – 20,750 km) było zagrożonych wyłączeniem z eksploatacji.

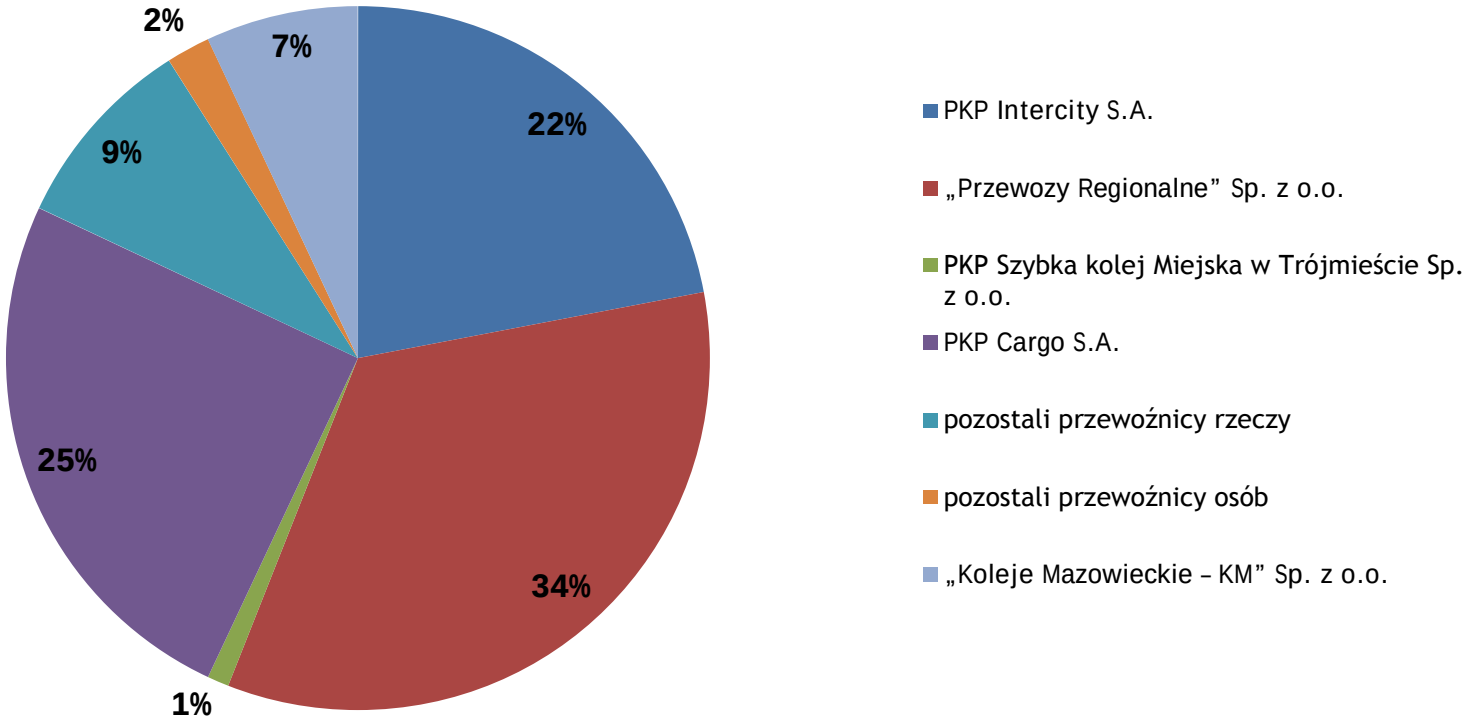
Źródło: [4] str. 36, 38.

Trakcja w Polsce jest zasilana prądem stałym 3 kV.



źródło: Raport Roczny 2010, PKP PLK S.A., str. 36

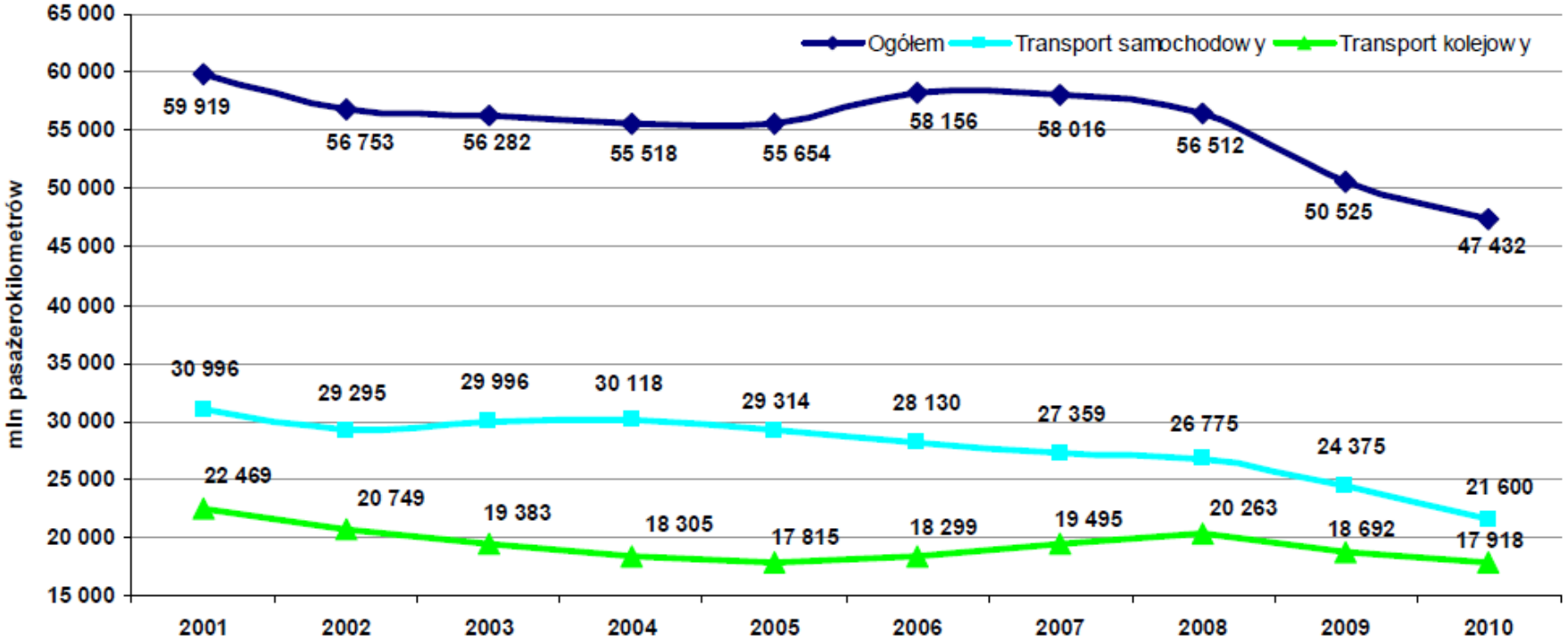
Struktura pracy eksploatacyjnej według przewoźników w 2010 roku



źródło: [4] str 36

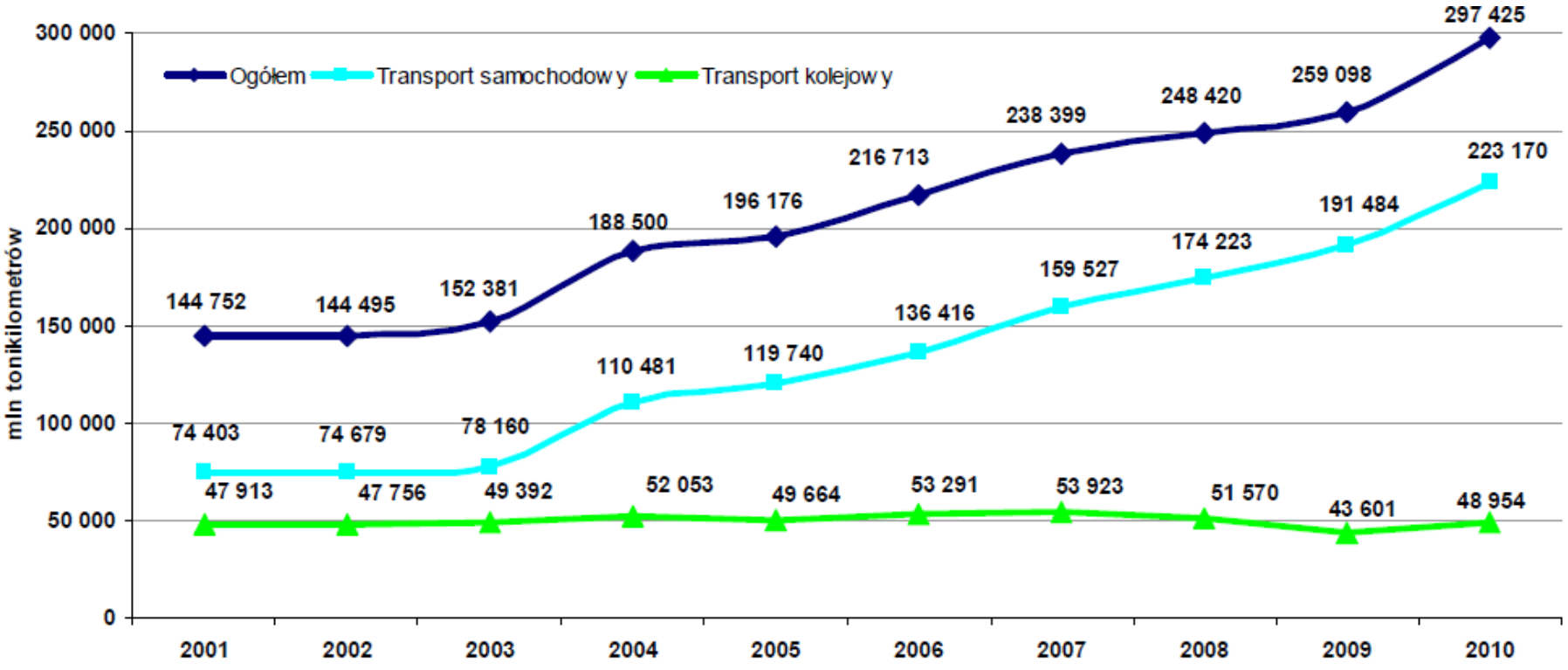
Quelle

Praca przewozowa w transporcie samochodowym i kolejowym



Źródło: [4], str. 13

Praca przewozowa w transporcie samochodowym i kolejowym



Źródło: [4], str. 14

PLANY I PROCEDURY INWESTYCYJNE

Plany inwestycyjne

W Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku przyporządkowano planowane inwestycje trzem okresom planowania: 2007 – 2013, 2014 – 2020 i 2020 – 2030.

Odcinki nowo budowane w drugim okresie planowania to łącznice:

- Słomianka – Opoczno Południe pomiędzy linia nr 25 Łódź Kaliska – Dębica oraz Centralną Magistralą
- Łąg Południe – Łąg Wschód pomiędzy liniami nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port i nr 203 Tczew – Kostrzyn

W trzecim okresie planowania (2021-2030) przewidywana jest budowa linii Podłęże – Piekiełko stanowiącej (wraz ze zmodernizowanymi odcinkami) docelowe połączenie Krakowa z Zakopanem oraz ze Słowacja przez Muszynę.

W drugim okresie planowania (2014-2020) przewidziano duży zakres inwestycji dotyczących międzynarodowych linii kolejowych. Część inwestycji to kontynuacja projektów zapoczątkowanych w okresie 2007-2013:

- E65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie
- E65 na odcinku Zawiercie - Katowice
- E30 na odcinku Kraków - Rzeszów
- E20 na odcinku Poznań – Rzepin wraz z obwodnica Zbąszynka,
- CE20 na odcinku Łowicz – Skierniewice – Łuków oraz na długości obwodnicy Poznania (Swarzędz – Poznań Górczyn)
- E75 na odcinku Tłuszcz – Białystok.

Inne projekty modernizacyjne dotyczące ciągów o znaczeniu międzynarodowym będą obejmowały linie:

- CE65 na odcinku Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Inowrocław – Bydgoszcz – Tczew
- CE59 na odcinkach Kędzierzyn-Koźle – Chałupki oraz Wrocław - Międzylesie
- nr 7 Warszawa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Lublin.

W trzecim okresie planowania (2021-2030) będą realizowane pozostałe do wykonania projekty dotyczące linii stanowiących element ciągów o znaczeniu międzynarodowym:

- E75 na odcinku Białystok – Ełk – Olecko – Suwałki
- CE59 na odcinku Wrocław – Zielona Góra – Szczecin
- E59 na odcinku Szczecin Dąbie – Świnoujście
- Odcinek Piekiełko – Nowy Sącz
- Linia nr 7 na odcinku Lublin – Dorohusk

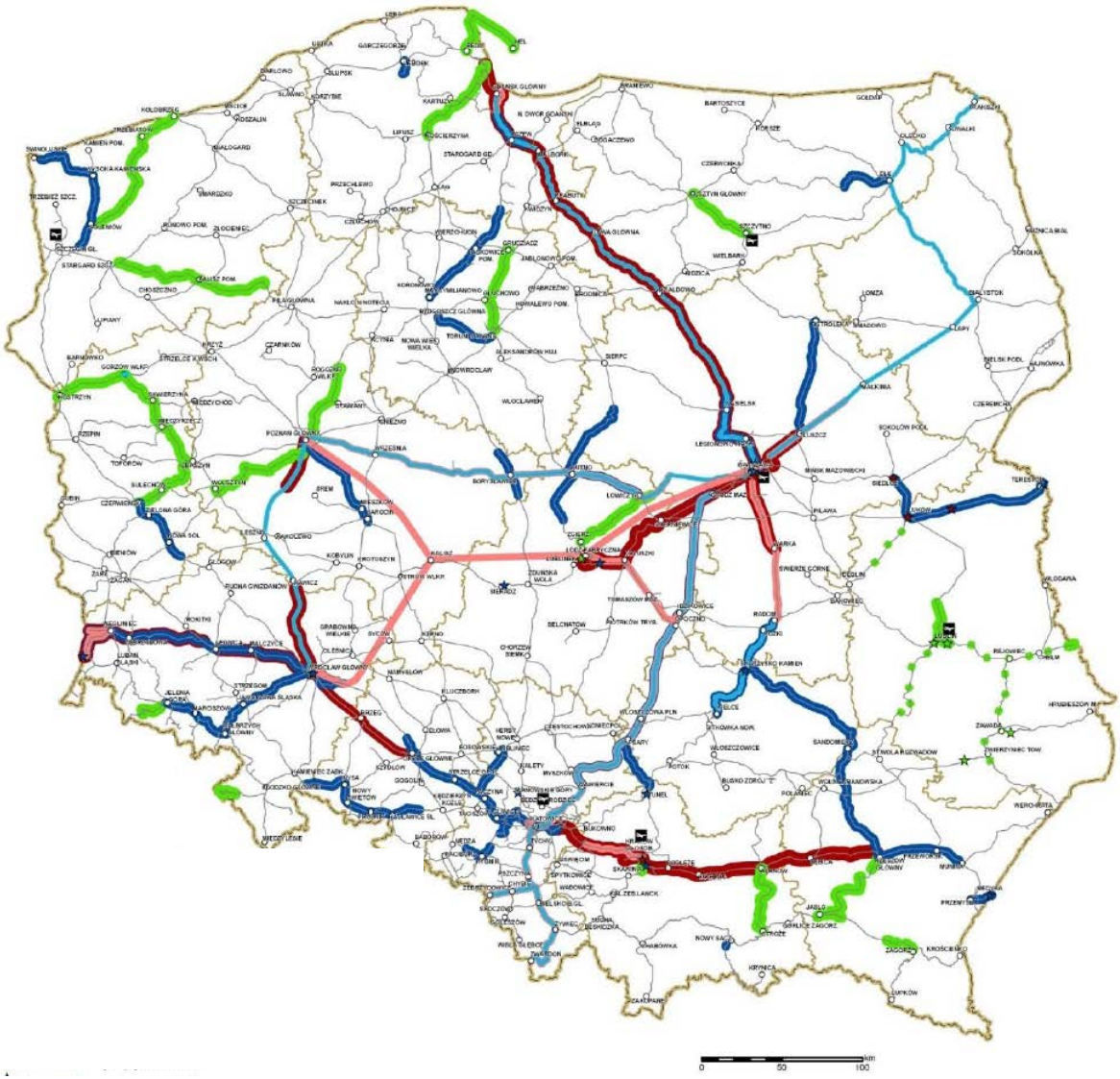
Inwestycje modernizacyjne będą realizowane także na ważnych ciągach transportowych:

- Łódź Kaliska – Kutno – Toruń – Bydgoszcz Główna.
- Gdynia Główna – Słupsk – Koszalin – Stargard Szczeciński Poznań Wschód – Inowrocław
- Lubliniec – Fosowskie – Opole [5], str. 91-94

Nie wszystkie inwestycje zaplanowane na lata 2007-2013 uda się zrealizować. Ponadto zawieszono plan budowy Kolei Dużych Prędkości (prowadzone są analizy nad finasowaniem – m.in. ppp)

Inwestycje infrastrukturalne na sieci zarządzanej przez PLK; lata 2011–2013

źródło [5]



Procedury inwestycyjne

Większość dużych projektów dotyczących infrastruktury transportu szynowego oraz zakupu taboru realizowana jest z wykorzystaniem środków UE.

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego rozpoczęło prace nad propozycją strategicznych decyzji w sprawie podziału Funduszy Europejskich w nowej wieloletniej perspektywie finansowej na lata 2014-2020. jednym z celów w nowym okresie programowania będzie: Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych.

W trakcie negocjacji nad kształtem polityki spójności po 2013 roku Polskie postulaty dotyczące listy priorytetów inwestycyjnych, zostały uwzględnione m.in. poprzez:

- umożliwienie finansowania rehabilitacji linii kolejowych ale z koniecznością zapewnienia interoperacyjności (tam gdzie jest to wymagane) – to zwiększy ilość projektów [6].

W pracach przygotowawczych analizowany jest wariant ppp.

Ważnym elementem programów inwestycyjnych jest wdrażanie na polskiej sieci systemów ERTMS oraz GSM-R. Według zapowiedzi ministerstwa do 2020 r. wszystkie, główne linie magistralne będą wyposażone w europejski system sterowania pociągami ERTMS [7]

Większość inwestycji w sektorze transportu szynowego jest realizowana przez podmioty z sektora finansów publicznych, więc zamówienia udzielane są w trybie zamówień publicznych. Odpowiednie procedury są regulowane Prawe Zamówień Publicznych (PZP). Prawo to jest spójne z prawodawstwem UE.

Duża konkurencja na rynku zamówień dotyczących budownictwa infrastrukturalnego spowodowała obniżenie cen poniżej racjonalnego poziomu.

Wykonawca realizuje zamówienie zgodnie z projektem i specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlanych (wyjątkiem są inwestycje realizowane w systemie „projektuj i buduj"). Zmiany materiałów, elementów i urządzeń na takie, które mają cechy inne niż uwzględnione w projekcie (nawet jeśli maja lepsze parametry) może być bardzo trudne lub niemożliwe, dlatego warto szerzyć wiedzę o swoich produktach wśród projektantów.

Umowy zawierane w ramach zamówień publicznych nie zapewniają równowagi stron i chronią głownie interesy zamawiającego. Generalni wykonawcy warunki tych umów kopiują do umów z podwykonawcami.

Najważniejsze miejsca w których można śledzić zamówienia z rynku transportu szynowego to:

http://bzp1.portal.uzp.gov.pl/index.php?ogloszenie=browser

oraz

http://www.przetargi.plk-sa.pl/

ZAMÓWIENIA I PERSPEKTYWY ROZWOJOWE RYNKU

Infrastruktura kolejowa

W okresie od 31.05.2012 do 31.12.2012 Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A. zaplanowało wszczęcie 54 głównych zamówień publicznych dotyczących robót budowlanych na sieci kolejowej. Łączna szacowana wartość robót, których wykonanie ma być zlecone w planowanych postępowaniach to 5,5 mld PLN [8].

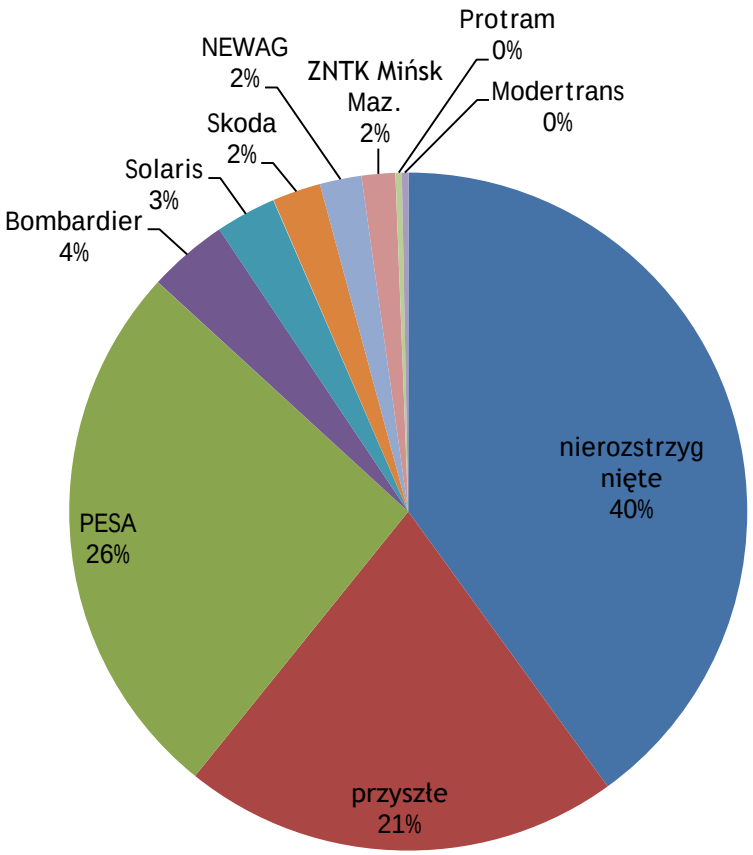
Tabor szynowy kolejowy

Większość użytkowanego w Polsce taboru szynowego (pasażerskiego) i tramwajowego jest w niezadowalającym stanie technicznym.

Znaczące środki na tabor zostały przyznane Polsce w perspektywie finansowej 2007-2013. Wartość projektów znajdujących się tylko na listach indykatywnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Regionalnych Programów Operacyjnych przekracza 6,5 mld złotych, z czego 4,5 mld zł to projekty w ramach POIiŚ, zaś 2 mld zł – RPO.

Zamówienia w sektorze transportu szynowego w Polsce na lata 2009-2014 finansowane lub współfinansowane ze środków publicznych to ok. 11,5 miliarda złotych. Podział tego rynku wg stanu zamówień w 2010 zilustrowano obok.

Tabor pasażerski - podział zamówień (kolej, metro, tramwaje)



Źródło: [9]

Na ten rok przypadną też głównie modernizacje 65 lokomotyw PKP IC w przetargu ogłoszonym w końcu grudnia 2011 roku, oraz większość remontu 130 lokomotyw spalinowych serii SM42 i ST44, jakie wiosną 2011 roku ogłosiła PKP Cargo (łączna wartość - ponad 400 mln zł) [10].

Do końca 2012 roku PKP Intercity chcą naprawić ponad 1 tys. wagonów i 150 lokomotyw. Do 2015 r. spółka chce mieć 1,7 tys. wagonów, 300 wagonów specjalizowanych, 200 lokomotyw rozwijających do 120 km/godz., 50 lokomotyw manewrowych, 70 lokomotyw dostosowanych do prędkości 160/200 km/godz., 20 składów zespołowych (tzw. pendolino, ale bez wychylnego nadwozia) oraz 30 wagonów piętrowych [11]

PKP Intercity zamierza zakupić 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych [12]

PKP Cargo ogłosiło przetarg na modernizację 30 lokomotyw spalinowych serii SM48, ze zmianą serii po modernizacji na ST48. [13]

W toku są też przetargi na modernizacje lub dostawę taboru ogłoszone przez innych przewoźników – np. Koleje Mazowieckie chcą wyremontować 34 EZT, Koleje Śląskie ogłosiły przetargi na leasing 6 nowych EZT i 36 używanych (po modernizacji i remoncie) spalinowych zespołów trakcyjnych.

Rynek transportu szynowego będzie się rozwijał i będą na nim realizowane znaczące inwestycje. Rozwojowi tego rynku nadaje się coraz większe znaczenie. Istniejące problemy i bariery mogą okresowo spowolnić jego rozwój, ale go nie zatrzymają. Skala potrzeb inwestycyjnych wskazuje, że przez wiele lat będzie to rynek o wielomiliardowej wartości.

BARIERY ROZWOJU

Infrastruktura kolejowa

Głowna barierą dla inwestycji w infrastrukturę kolejową jest finansowanie projektów. Wprawdzie większość środków na realizację inwestycji pochodzi z funduszy unijnych, jednak PKP PLK S.A. ma ograniczone możliwości pozyskiwania środków na wymagany wkład własny. Sytuacja budżetu państwa również nie pozwala na zwiększenie zaangażowania środków budżetowych.

Tabor kolejowy

Również w przypadku taboru główna barierą modernizacji i wymiany jest dostępność środków finansowych. Zła sytuacja finansowa Przewozów Regionalnych stanowią zagrożenie dla rozwoju tego rynku. Z drugiej strony zaangażowanie samorządów wojewódzkich (pomimo złej sytuacji finansowej całego sektora publicznego) stanowi szansę – samorządy chcą kierować swoje środki do podmiotów działających efektywnie.

SWOT

Silne strony (Strengths)

- Stosunkowo dobrze rozwinięta sieć kolejowa
- Dobre połączenia liniami kolejowymi aglomeracji, ośrodków przemysłowych i innych punktów generowania potoków ładunków
- Duża zdolność przewozowa
- Liberalizacja wewnątrzgałęziowa

Słabe strony (Weaknesses)

- Zły stan infrastruktury kolejowej
- Zły stan techniczny dworców i przystanków kolejowych
- Zły stan techniczny dużej części taboru, jego niedostateczne parametry
- Stosunkowo niski poziom finansowania transportu kolejowego (infrastruktura oraz przewozy w ramach obowiązku słu6by publicznej)
- Wysokie zadłużenie niektórych spółek w Grupie PKP
- Słabe powiazanie infrastruktury kolejowej z innymi środkami transportu (porty morskie, centra logistyczne, porty lotnicze)
- Niska jakość usług oferowanych pasażerom i klientom

Szanse (Opportunities)

- Modernizacja infrastruktury (linie kolejowe oraz centra logistyczne)
- Zakup i modernizacja taboru
- Tranzytowe położenie Polski
- Kontynuacja procesu liberalizacji rynku kolejowego
- Możliwości rozwoju systemów kolei aglomeracyjnych zintegrowanych z transportem miejskim

Zagrożenia (Threats)

- Dalsze pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury liniowej i punktowej
- Niewystarczajace środki finansowe na rozwój infrastruktury kolejowej
- Niedostateczna liczba nowoczesnych pojazdów trakcyjnych
- Dalszy rozwój transportu drogowego i lotniczego
- Brak postępów w procesie integracji międzygałęziowej w przewozach pasażerskich [5]

Źródła

[1] - http://www.utk.gov.pl/portal/pl/220/245/LICENCJONOWANI_PRZEWOZNICY_KOLEJOWI.html 21.07.2012

[2] - FUNKCJONOWANIE RYNKU TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE W 2010 ROKU, Urząd Transportu Kolejowego Departament Regulacji Transportu Kolejowego, sierpień 2011,

[3] - http://www.utk.gov.pl/portal/pl/10/329/Dopuszczenia_do_eksploatacji_podsystemow.html 21.07.2012

[4] – Raport Roczny 2010, PKP PLK S.A.

[5] - Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku

[6] - MRR, http://www.mrr.gov.pl/aktualnosci/fundusze_europejskie_2014_2020/strony/glowna.aspx

[7] - http://m.onet.pl/biznes/prasa,0h2wq, 02.11.2012

[8] - Lista postępowań planowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji w okresie 1.05-31.12.2012r. - roboty budowlane, http://www.przetargi.plk-sa.pl/Kplany.php/plany/1/ 25.07.2012

[9] - Wykorzystanie Środków Publicznych, W Tym Funduszy UE, Na Tabor Szynowy W Polsce - RAPORT RAILWAY BUSINESS FORUM, 2010

[10] - http://logistyka.wnp.pl/wiecej-remontow-taboru-kolejowego-nadal-malo-zakupow,165312_1_0_0.html

[11] - http://wyborcza.biz/biznes/1,100969,12144314,PKP_Intercity_otrzyma_60_mln_zl_z_UE_na_remont_wagonow.html

[12] - http://www.rynek-kolejowy.pl/34317/PKP_Intercity_Wagony_pietrowe_niepewne_ale_w_sierpniu_rusza_wielka_modernizacja.htm

[13] - http://www.rynek-kolejowy.pl/34360/PKP_Cargo_zmodernizuje_30_lokomotyw_serii_SM48.htm

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

DREBERIS Sp. z o.o.
ul. Podwale 62
50-010 Wrocław
tel. 71 344 82 01
fax 71 344 82 01 wewn. 23
E-mail: **pawel.kulbinski@dreberis.com**

Biuro Drezno:
DREBERIS GmbH
Heinrich-Zille-Straße 2
01219 Dresden
Tel. +49 351 862643-0
Fax +49 351 862643-10

Biuro Lwów:
DREBERIS TOV
Prospekt Svobody 47-3
79008 Lviv
Tel.: +38 032 254 61 72
Mob.: +38 096 344 34 34