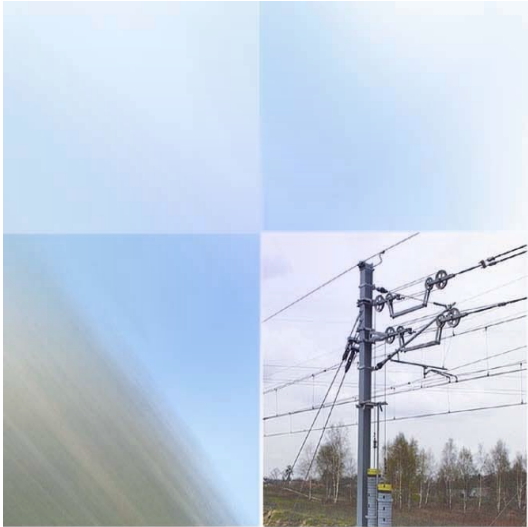




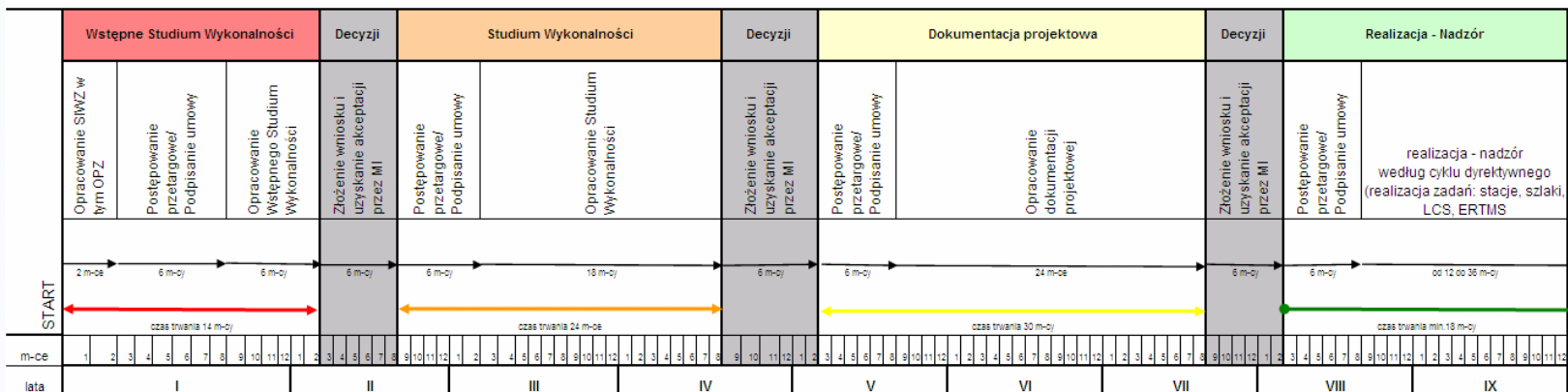
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



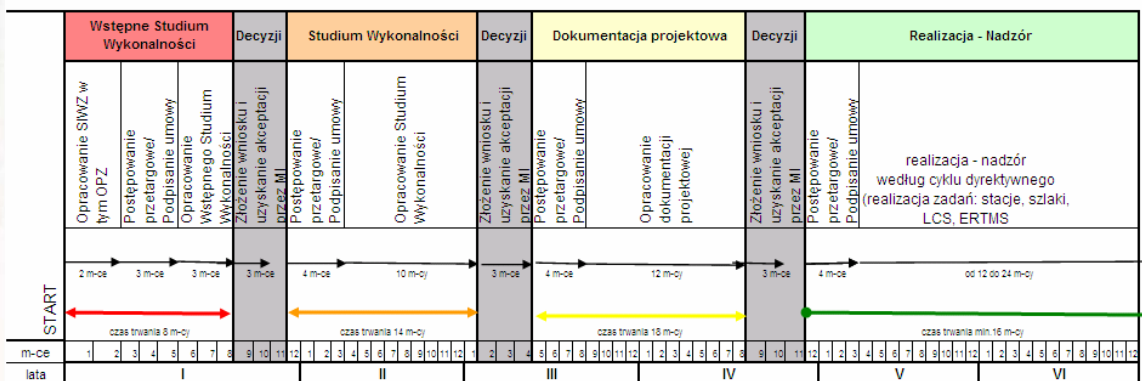
Procesy inwestycyjne na sieci kolejowej

CZAS REALIZACJI PROJEKTU OD ZAMIERZENIA DO REALIZACJI

WARIANT MAKSYMALNY



WARIANT MAINIMALNY



Inwestycje kolejowe finansowane ze środków unijnych – zagrożenia i bariery

Historyczne uwarunkowania aktualnego stanu wdrażania:

- ❖ brak środków własnych PKP na przygotowanie dokumentacji przedprojektowej (dopiero zmianą w 2003 roku do ustawy o transporcie kolejowym w art. 38 ust.1 pkt 3 wprowadzono zapis umożliwiający finansowanie przygotowania inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym ze środków budżetu państwa);
- ❖ w związku z tym, liczne projekty ISPA/FS obejmują także etap przygotowania dokumentacji projektowej i przetargowej co powoduje, że postęp prac nie jest tak widoczny w początkowym okresie realizacji projektu;
- ❖ pomimo braku dostatecznej liczby dobrze przygotowanych projektów w l. 2000-2002 PKP złożyło 10 wniosków do ISPA co umożliwiło także akceptację przez KE wniosków dotyczących projektów drogowych (kwoty alokowane przez KE do projektów drogowych i kolejowych powinny być w proporcji 60/40);

Inwestycje kolejowe finansowane ze środków unijnych – zagrożenia i bariery c.d.

- ◆ inwestycje planowane na lata 2004-2006, których przygotowanie realizowano w ramach projektów ISPA zostały opóźnione z powodu prawie rocznego uzgadniania przez KE, co spowodowało konieczność realizacji projektów rezerwowych;
- ◆ podkreślanym przez KE powodem nie zatwierdzenia dokumentacji był brak rządowej strategii dla kolejnictwa;

UWAGA – do dzisiaj nie ma tej strategii, a bez niej żaden projekt kolejowy zgłoszony do KE do finansowania w okresie 2007-2013 nie zostanie zaakceptowany.

Zagrożenia i bariery o charakterze proceduralnym:

- zmieniające się wytyczne wdrażania szczególnie po 1 maja 2004 r.;
- wieloszczeblowe zatwierdzanie dokumentów;
- długotrwałe rozpatrywanie spraw przez instytucje uczestniczące we wdrażaniu projektów;

Inwestycje kolejowe finansowane ze środków unijnych – zagrożenia i bariery

- niedostosowanie prawa ochrony środowiska (brak jednoznacznego określenia obszarów NATURA 2000, kwestia poświadczania przeprowadzania konsultacji społecznych na terenach zamkniętych) – dopiero nowelizacja z 28 lipca 2005 r. rozwiązała wiele z tych problemów;
- brak jednoznacznych wytycznych dla władz środowiskowych w zakresie treści i formy, akceptowanej przez KE, wydawanych przez nich oświadczeń – często nie spełniały oczekiwań KE i były kwestionowane;
- niedostosowanie prawa ochrony środowiska jest przyczyną niespełnienia warunku memorandowego uzależniającego wypłatę II transzy środków unijnych w 2. projektach ISPA/FS;
- brak planów zagospodarowania przestrzennego uniemożliwia pozyskanie decyzji lokalizacyjnych i pozwoleń na budowę;
- nadmierne wymagania środowisk lokalnych w zamian za wydawane pozwolenia skutkujące zwiększeniem kosztów projektu.

Inwestycje kolejowe finansowane ze środków unijnych – zagrożenia i bariery

Zagrożenia i bariery o charakterze finansowym:

- ▼ brak w obowiązujących przepisach możliwości uzyskania przez PLK środków na prefinansowanie wydatków (w odróżnieniu od sektora drogowego i środowiska);
- ▼ brak środków własnych na prefinansowanie – konieczność zaciągnięcia kredytu w EBI;
- ▼ przydzielenie w 2005 r. środków budżetu państwa na współfinansowanie projektów unijnych w ramach rezerwy celowej – pierwsze środki udostępniono w drugiej połowie 2005 roku, wielkość środków w części A rezerwy uniemożliwiła realizację założonego planu;
- ▼ brak środków na płatności VAT;
- ▼ długotrwałe rozpatrywanie wniosków o płatności pośrednie.

Inwestycje kolejowe finansowane ze środków unijnych – zagrożenia i bariery c.d.

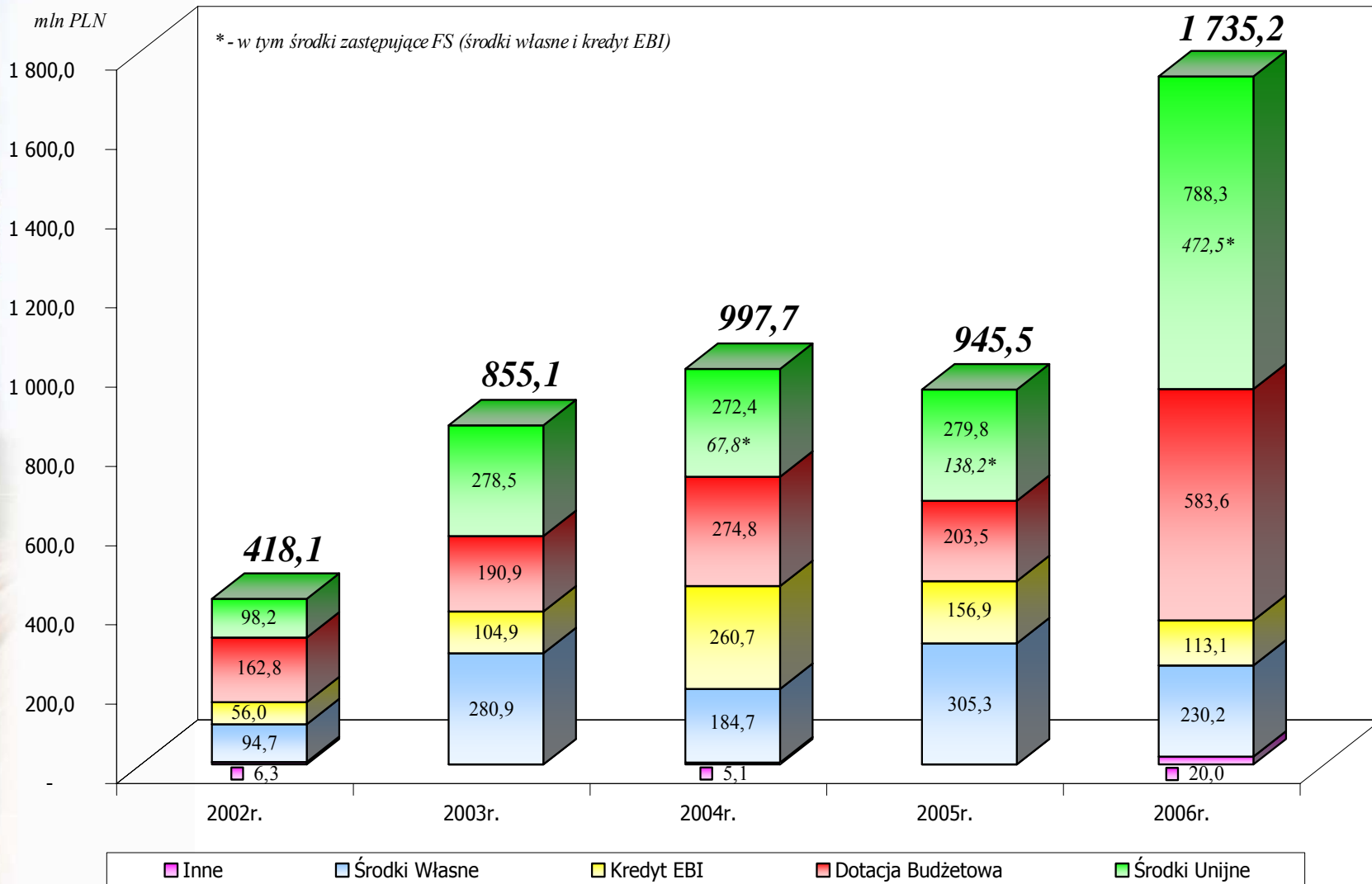
Główne bieżące zagrożenia i bariery:

- wzrost cen stali i innych metali oraz materiałów;
- wytworzenie się krajowego rynku wykonawcy robót/prac projektów unijnych;
- wzmacniająca się złotówka powodująca wzrost cen ofert powyżej kwot, które PLK planowała przeznaczyć na realizację kontraktów, co powoduje konieczność unieważniania przetargów i powtarzania procedur a także wnioskowania o zmianę memorandumów finansowych/ decyzji KE;
- długotrwałe rozpatrywanie przez Komisję Europejską wniosków o modyfikację memorandumów finansowych;

Inwestycje kolejowe finansowane ze środków unijnych – zagrożenia i bariery c.d.

- przedłużające się procedury przetargowe spowodowane licznymi protestami wnoszonymi na wszystkich etapach postępowania przetargowego;
- ograniczony potencjał biur projektowych skutkujący małą ilością składanych w przetargach ofert oraz opóźnieniami w wykonaniu zleconych opracowań;
- niedobór i płynność kwalifikowanych kadr zaangażowanych w proces wdrażania;
- zwiększenie odpowiedzialności Oddziałów Regionalnych PKP PLK S.A. w procesie wdrażania.

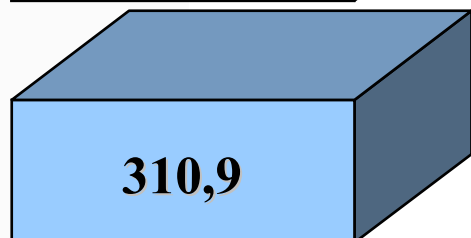
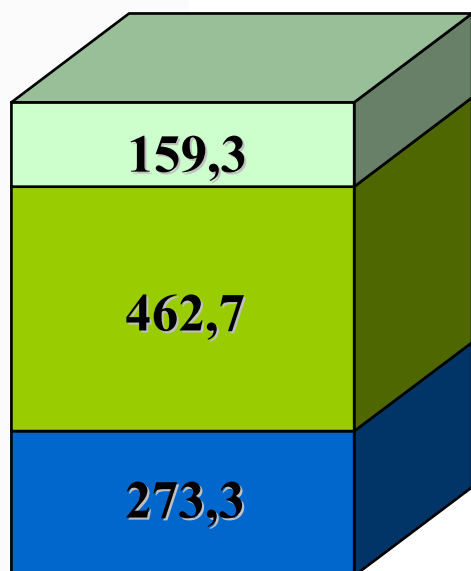
Wielkość nakładów na działalność inwestycyjną PKP PLK SA w latach 2002 - 2005



Środki ISPA/FS i FS w okresie 2000 – 2006 (mln €)

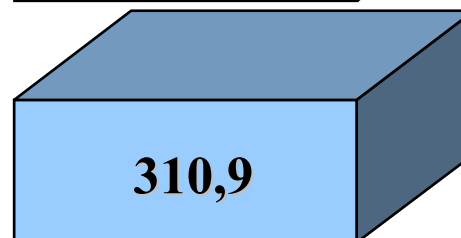
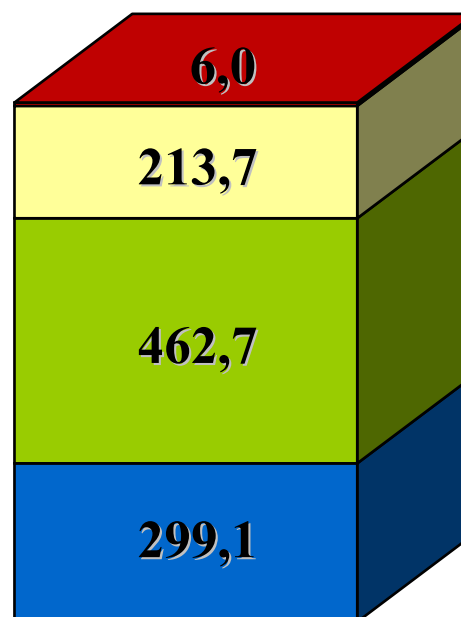
1 206,2







**Kwota wstępnie alokowana
w planach NPR 2004-2006)**



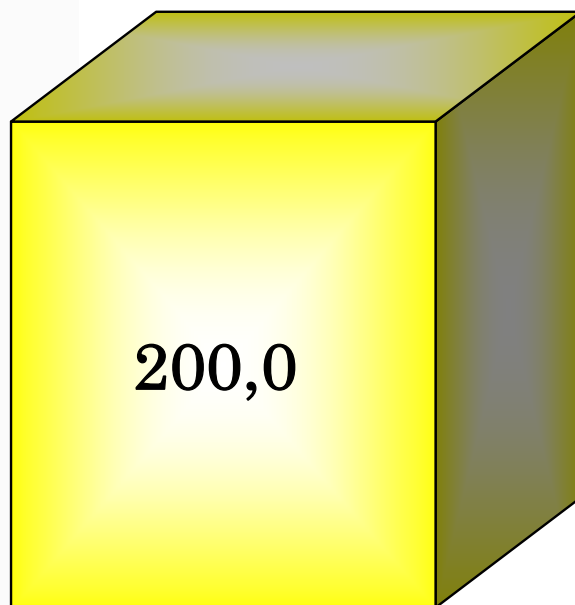
1 292,4

**Kwota uwzględniająca wydane
decyzje i złożone wnioski**

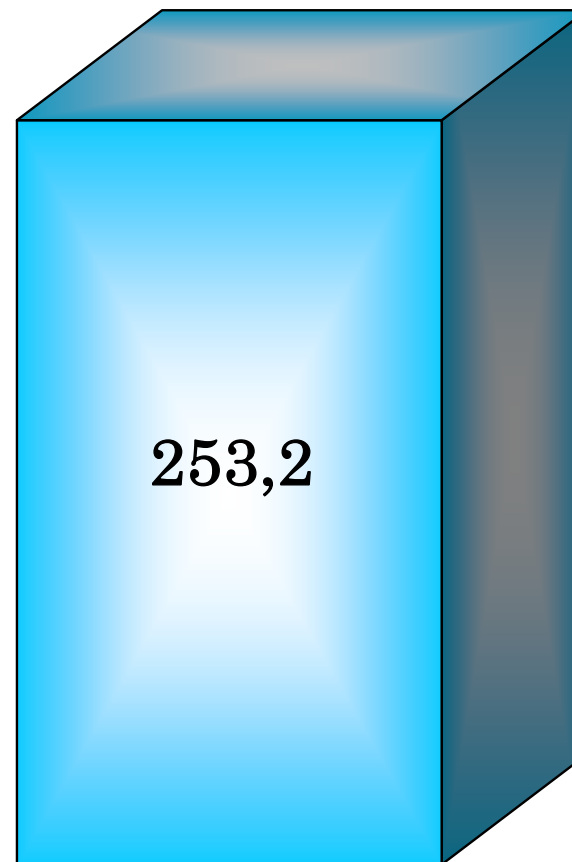


-  Wartość wniosków uzgadnianych z MTiB
-  Wartość wniosków złożonych - obecnie rozpatrywane przez KE
-  Różnica wynikająca z wstępnie przyznanej alokacji
-  Środki zaalokowane z FS w 2004-2006 - Decyzje o Finansowaniu
-  Alokacje ISPA 2004-2006 - Memoranda Finansowe
-  Alokacje ISPA 2000-2003 - Memoranda Finansowe

Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego wg NPR na 2004 – 2006 (mln €)

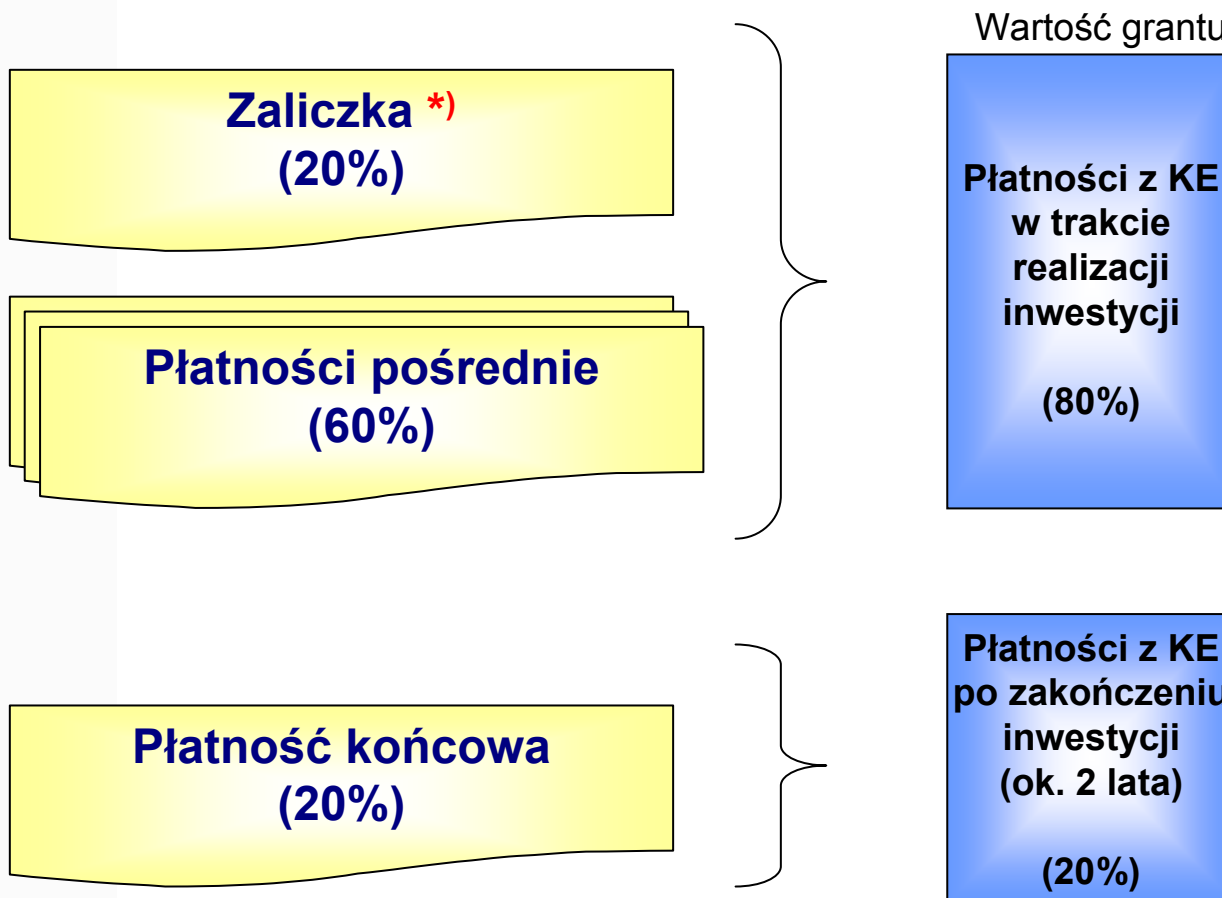


Kwota wstępnie alokowana
w planach NPR 2004-2006)



Kwota uwzględniająca wydane
decyzje i złożone wnioski

Formy płatności z Funduszu Spójności zgodne z Memorandum Finansowym



*) Zaliczka wypłacana jest przez KE po podpisaniu kontraktów na kwotę co najmniej 20% wartości kwalifikowanej projektu

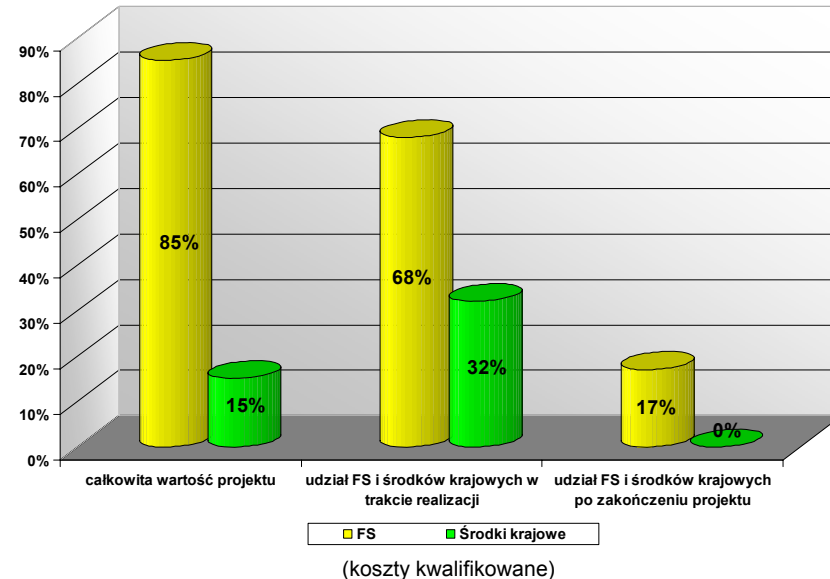
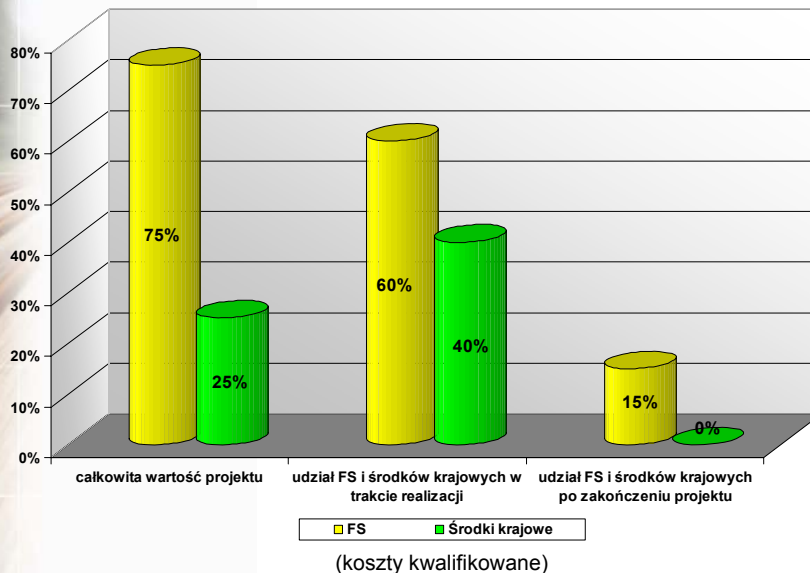
Zaangażowanie środków FS i środków krajowych w trakcie realizacji projektu

I. W trakcie realizacji projektu

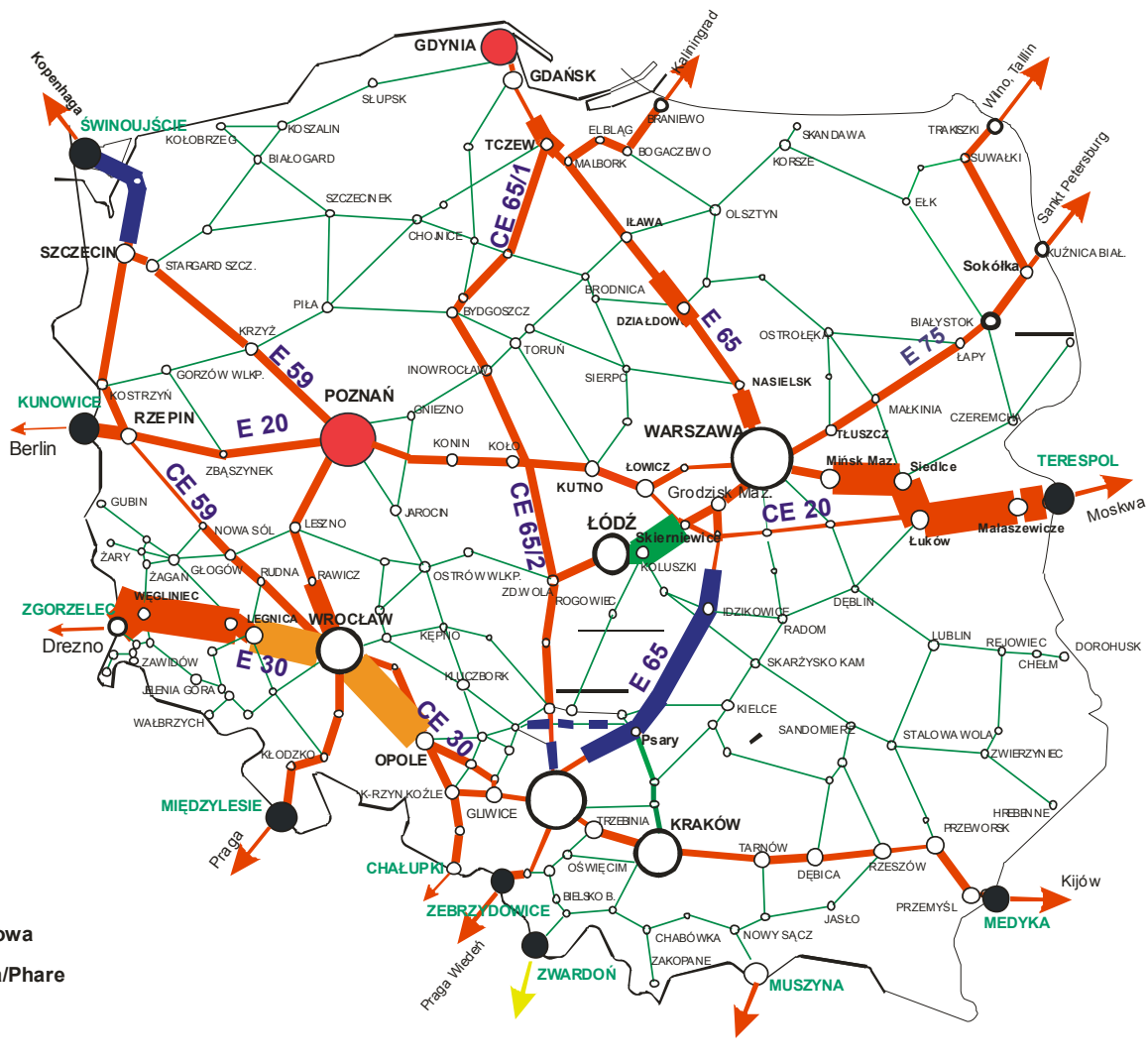
- Rzeczywiste % zaangażowanie środków FS w odniesieniu do kwoty projektu **60% - 68%**
- Rzeczywiste % zaangażowanie środków krajowych w odniesieniu do kwoty projektu **40% - 32%**

II. Po zakończeniu realizacji projektu

- Zwrot środków FS po zatwierdzeniu Raportu Końcowego przez KE **15% - 17%**

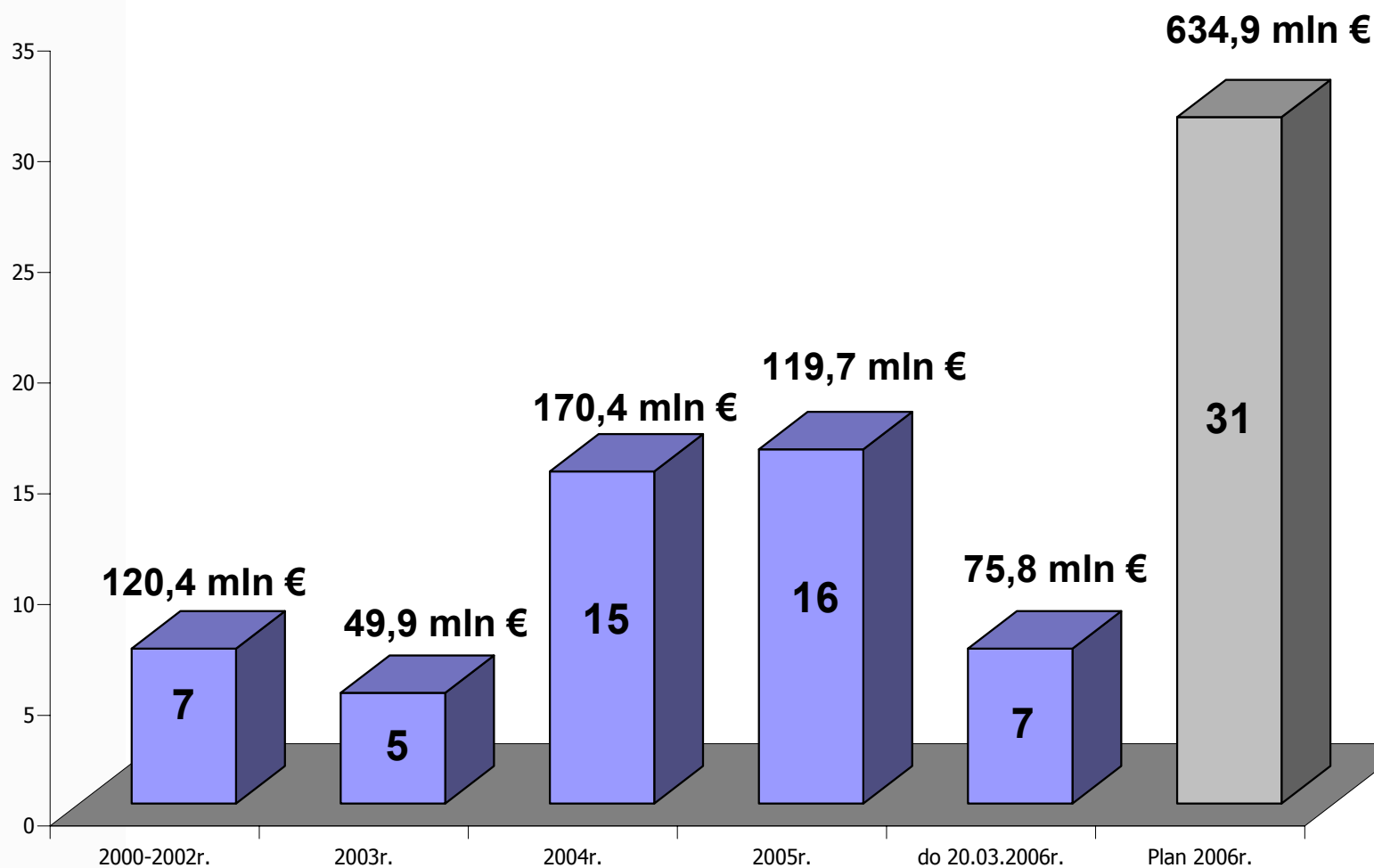


Realizacja inwestycji modernizacyjnych na korytarzach transportowych w latach 2005 - 2006



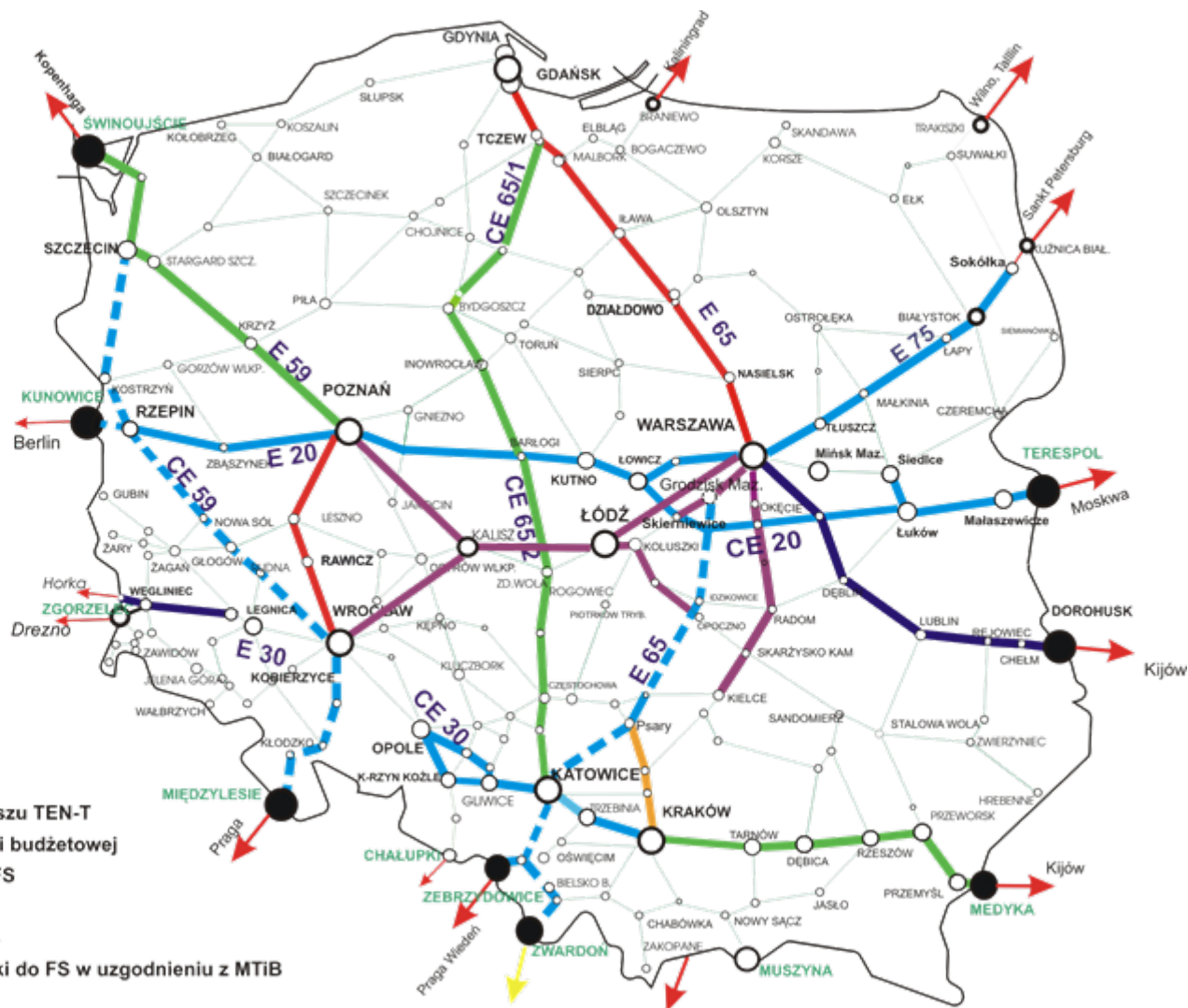
- Linie AGC i ATC
- Przejścia graniczne
- Kolejowe projekty FS (dotyczy węzłów)
- Kolejowe projekty ISPA/FS/dotacja budżetowa
- Kolejowe projekty - EBI/dotacja budżetowa/Phare
- Kolejowe projekty - dotacja budżetowa
- Kolejowe projekty - EFRF

Ilość zawartych kontraktów w latach 2000 – 2005 oraz zawarte do 20 marca 2006r. w ramach ISPA/FS, FS, EFRR i TEN-T



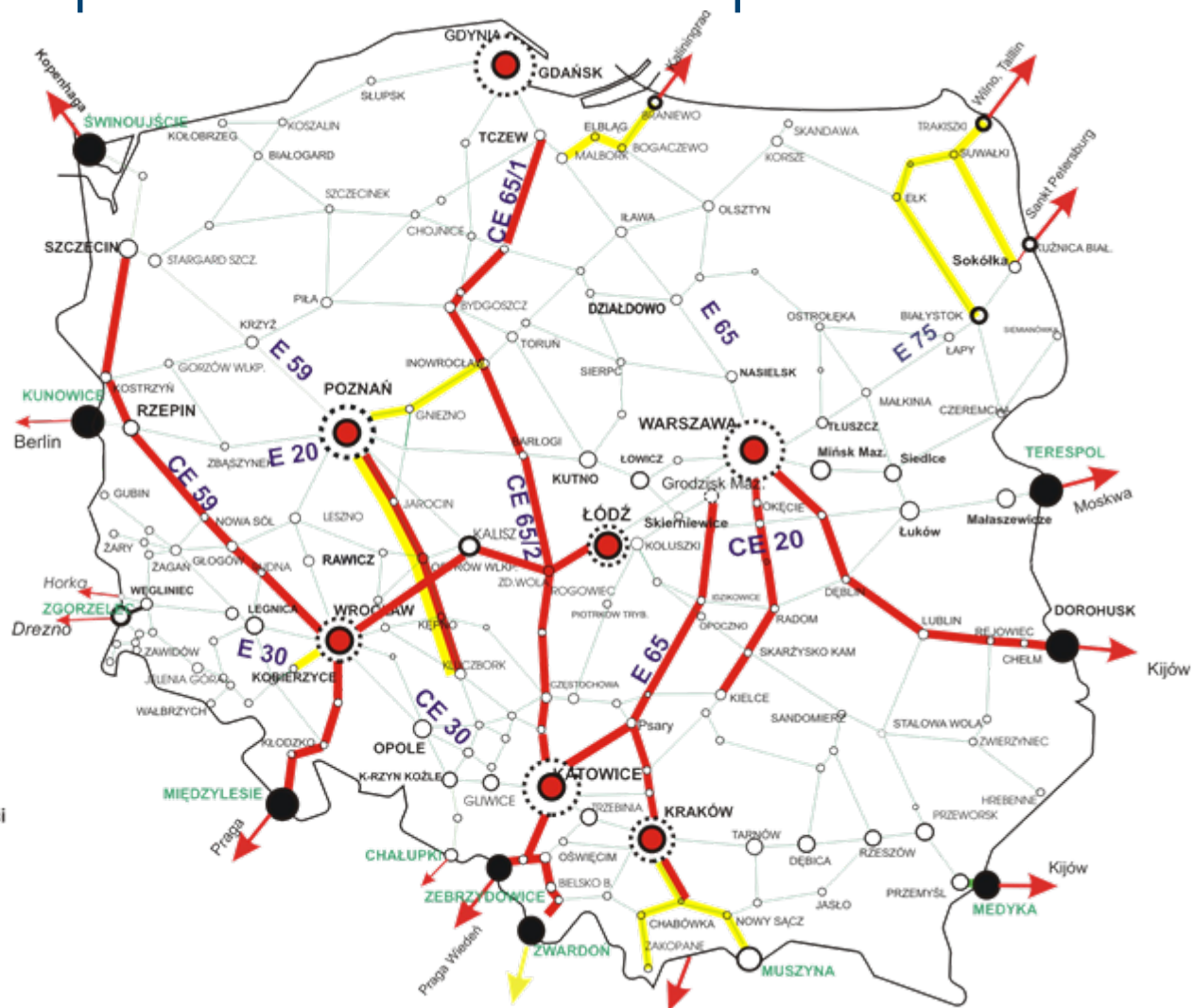
Aktualnie 43 procedur przetargowych w różnej fazie zaawansowania (po ogłoszeniu)

Studia wykonalności i dokumentacja projektowa (współfinansowane z budżetu UE 2000-2006)



- Przejścia graniczne
- Węzły kolejowe
- Środki własne
- Studia wykonalności z funduszu TEN-T
- Studia wykonalności z dotacji budżetowej
- Dokumentacja projektowa z FS
- Studia wykonalności z EFRR
- Studia wykonalności ISPA/FS
- ■ ■ Studia wykonalności - wnioski do FS w uzgodnieniu z MTiB

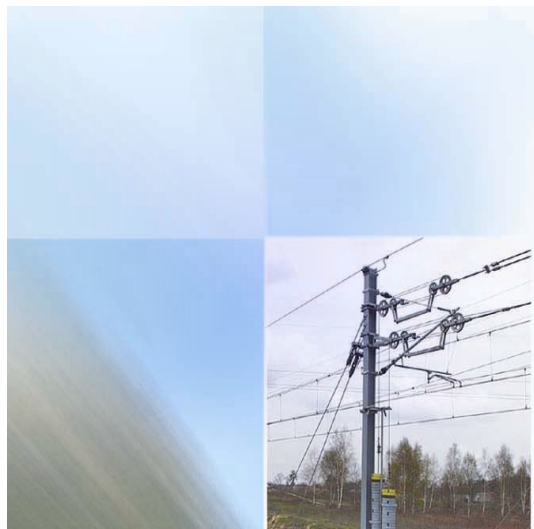
Studia wykonalności i dokumentacja projektowa (współfinansowane z budżetu UE 2007-2013)



- Przejścia graniczne
- Węzły kolejowe
- Wstępne studia wykonalności
- Studia wykonalności
- Dokumentacja projektowa



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

www.plk-sa.pl